Itala Fervojisto



Il Ferroviere Italiano



2019 / 06 (1)



Il manifesto commemorativo del 110° anniversario della fondazione dell'I.F.E.F.

La elvokiva afiŝo de la 110-a datreveno de la I.F.E.F.-fondo.

Informa Bulteno (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

Quote - Materiali	€
IFEA/IFEF (tutti)	25,00
FEI (ordinario)	30,00
FEI (giovane o familiare)	15,00
DLF (Effettivo, in servizio o pensione)	12,00
DLF (Aderente = familiare)	12,00
DLF (Giovane)	6,00
DLF (Frequentatore)	17,00
Circolo Culturale Gruppo E-o Bologna	8,00
Lessico Ferroviario RailLex	*8,00*
Historio de la Fervojista E.o-Movado	*3,00*
Historio de IFEF 1909-1984	*3,00*
Suplemento al Historio 1984-1999	*3,00*
NomListoj el la Historia broŝuroj	*2,50*
Statuto kaj Regularo IFEF	*1,50*
Catalogo Fondo Librario BO	*4,00*
L'E-o in Emilia Romagna	*7,00*
Ĉu vi deziras korespondi?	*1,00*
Uzo-pretaj korespondaj frazoj	*1,50*
Vivo kaj morto de monunuo	*1,50*
Introduzione alla conoscenza dell'E.o	*3,00*
Distintivi *IFEF Insignoj*	*2,50*

Prezzi, comprese spese postali.
Per 3 copie: il prezzo è di 2.
Rivolgersi a Bolognesi Romano:

✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna BO,
☎ ++39 051 547 247,
💻 < bolognesiromano@alice.it >

La legantoj estas varme invitataj kunlabori per artikoloj, informoj, sugestoj.

La Redakcio

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti.

La Redazione

Attenzione: la quota 2019 resta a **25,00** €.
I morosi 2018 versino per i 2 anni 50,00 €.
L'ultimo anno pagato compare sull'invio.
Vedere a lato le possibilità di adesioni e le offerte di pubblicazioni o varie altre cose.
Attenzione: il N-ro Conto Corrente Bancario del Segretario IFEA è il seguente:

Vito Tornillo c/o Banca INTESA Zola Predosa (BO)

IBAN IT 31 U 03069 37133 100000001497

Rinnovate subito la quota:
l'IFEA potrà così meglio programmare e operare.
Segnalate sempre:
causale, cambio di dati e di indirizzo!

Fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità. La Kasisto

Enhavo

Temoj	*Paĝo*
Quote - Materiali / *Enhavo*	*2*
Note di redazione ...	*3*
Altaj Rapidaj Varoj. - Mercitalia Rapida *Merci Alta Velocità - Mercitalia Veloce*	*4* *5*
FS Italaj, Alta Rapido festas 10 jarojn *FS Italiana, l'Alta Velocità festeggia 10 anni*	*6* *6*
Italo EVO / *Italo EVO*	*7/8*
Esperanto en universitatoj, fruktoj de modela kunlaboro *Esperanto in università, frutti di una collaborazione modello*	*9* *10*
Trieste: ekis intermodala servo De Cervignano al baltaj havenoj *Trieste: al via il servizio intermodale da Cervignano ai porti del Baltico*	*11* *12*
Triobla kongreso okazis en Malago, Hispanio *Un triplo congresso si è tenuto a Malaga, Spagna*	*13* *15*
Vita dell'IFEA	*17*
Chi per primo … ? / *Kiu unue … ?*	*18*
Anekdotoj	*21*
Rimaĵoj	*24*
Diversaĵoj	*26*
Humuraĵoj	*29*
Proverboj	*33*
Aforismoj pri lingvoj	*34*
Gioco di parole / *Vortludo*	*35*
Kolofono // Leggere l'E-o	*36*

Alcuni articoli e foto liberamente presi da Internet.

Note di redazione...

Cari *samideani,*
all'inizio di questo numero trovate una descrizione di un nuovo sistema di consegna rapida delle merci proposto dalle FS. Un ETR.500 di 12 vagoni è stato attrezzato per trasportare contenitori su ruote, facili e veloci da caricare, scaricare e stivare.
La riproduzione della copertina (Luglio-Agosto 2019) della rivista Esperanto della UEA è stata dedicata ai partecipanti al congresso dell'IFEF a Malaga. Una attenzione verso la nostra categoria che è ben gradito, in quanto certo meritato, anche se non sempre viene sufficientemente evidenziato.
Segue una nota commemorativa per ricordare i 10 anni dell'introduzione dell'Alta Velocità in Italia, tesa a rilanciare l'uso del treno in una società sempre protesa ad accorciare i tempi di percorrenza. Vengono messe in risalto diverse ricadute meno invasive e inquinanti dell'AV sull'ambiente e la sua forte spinta economica propulsiva.
Anche il treno EVO di Italo mostra che l'orientamento delle industrie votate ai sempre più moderni e rapidi sistemi di trasporto intende rilanciare e potenziare la viabilità su sede propria proponendo materiali sempre più confortevoli e perciò allettanti.
Il successivo articolo evidenzia nuove opportunità di utilizzo dell'Esperanto anche nelle università, un cammino certo lento, non sempre capito o incoraggiato, ma che gli esperantisti, ben consci del valore ideale ed etico della Lingua Internazionale, non cesserà, fino a fornire e raggiungere i frutti auspicati.
Le notizie circa il servizio Intermodale da Cervignano ai porti del Baltico sono un esempio ulteriore del buon utilizzo del mezzo ferroviario. Il nuovo collegamento intermodale toglierà dalla strada circa 200 camion a settimana, a vantaggio della sostenibilità ambientale.
Ecco anche una breve cronaca del particolare triplo congresso tenuto a Malaga, Spagna, organizzato in contemporanea e massima collaborazione fra l'IFEF e le federazioni esperantiste spagnola e andalusa. Un tipo di collaborazione fruttuosa e auspicabile anche per il futuro.
Come sempre c'è l'invito a riflettere, durante qualche breve momento di questa frenetica vita, sui proverbi, gli aforismi, le curiosità più diverse. Per elevare lo spirito ci sono poesie e per tenere alto … il morale le battute e le vignette.
Questa mescolanza di generi raccoglie consensi perché anche così si dà un'ulteriore prova della grande capacità e duttilità dell'Esperanto nel rendere lo spirito di diversi dialetti, lingue e culture.
Approfondiamo ed esercitiamo sempre la nostra bella lingua utilizzando i più vari materiali.
Ci sforziamo di accontentare tanti gusti e di mantenere il giusto equilibrio. Però sono sempre graditi i consigli. □ (*RoBo*)



Altaj Rapidaj Varoj. - Mercitalia Rapida.

Varoj transportataj je alta rapideco uzante la italan AV-AK-reton. *Mercitalia Fast* estas la nomo de la nova kargoservo proponita de la kompanio *Ferrovie dello Stato Italiane*.

Por la okazo, ETR.500 el 12 vagonoj estis ekipita por transporti rulkontenerojn (70x80x180 1m^3 /220 kg), facilajn kaj rapidajn por ŝargi, malŝarĝi kaj stoki, por klientoj kiel ekspreskurieroj, loĝistikaj operatoroj, fabrikistoj, distribuistoj kaj taksistoj de nemoveblaĵoj.

Ekde merkredo 07/11/2018 ĝi komenciĝis per la kunligo Caserta - Bologna.

En la estonto oni planas etendi la oferton ĉe aliaj terminaloj en la ĉefaj italaj urboj tuŝitaj de la AV-AK-reto: Torino, Novara, Milano, Brescia, Verono, Padovo, Romo kaj Bari.

Mercitalia Fast funkcias per paro da trajnoj inter la terminaloj *Caserta Marcianise* kaj *Bologna Interporto* en 3h 20' je meza rapido de 180 km/h, kun transportkapacito egala al 18 kamionoj aŭ 2 *Boeing 747 Cargo*.

De la sudo la foriro okazas je la 20.50 kun atendata alveno en Bolonjo je la 0.10; en la kontraŭa direkto ĝi komenciĝas de Bolonja Interporto je la 2.50 kaj alvenas en Marcianise je la 6.10.

La horaroj estis planitaj por permesi la samtempan necesan noktan bontenadon de la infrastrukturoj.

Nun kun la nova servo *Mercitalia Fast* la reto pri Alta Rapido/Alta Kapacito estas uzata ankaŭ por vara transporto.

La celo estas proponi specialan servon al klientoj, kiuj devas liveri varojn rapide, fidinde kaj ĝustatempe.

Hodiaŭ ĝi estas la sola fervoja kompanio kiu povas garantii ĉi tiun servon.

En sia unua aktivada jaro, *Mercitalia* atingis la planizitajn ekonomiajn kaj industriajn rezultojn, kaj pri investoj faritaj kaj rilate al la celoj indikitaj en la 2017-2026 Komerca Plano.

Tial, relanĉiĝis la sektoro pri varoj kaj loĝistiko en Italio kaj eksterlande.

Fakte, 500 milionoj da eŭroj jam estis investitaj el la sumo de 1,5 miliardoj da eŭroj antaŭviditaj fare de la 2017-2026 Komerca Plano, dum, por la unua fojo en la historio de la vara sektoro de la italaj fervojoj, monaj fluoj estis pozitive generitaj en 2017 por 40 milionoj da eŭroj. □ *ViTo*



ETR.500 livreaĵo por la servo Mercitalia Fast. *Livrea dell'ETR.500 per il servizio Mercitalia Fast.*

Merci Alta Velocità - *Mercitalia Fast.*

Merci trasportate ad alta velocità utilizzando la rete AV/AC italiana. Si chiama *Mercitalia Fast* il nuovo servizio *cargo all freight* offerto dalla società del *Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*.

Per l'occasione un ETR.500 di 12 vagoni è stato attrezzato per trasportare contenitori su ruote (70x80x180 1m^3/220 kg), facili e veloci da caricare, scaricare e stivare per clienti come corrieri espresso, operatori logistici, produttori, distributori e valorizzatori immobiliari.

Da mercoledì 07/11/2018 è iniziato con il collegamento Caserta - Bologna.

Presto è prevista l'offerta anche per altri terminal delle principali città italiane toccate dalla rete AV/AC: Torino, Novara, Milano, Brescia, Verona, Padova, Roma e Bari.

Mercitalia Fast è operativo con una coppia di treni tra i Terminal Caserta Marcianise e Bologna Interporto in 3h 20' ad una media di 180 km/h, con una capacità di trasporto uguale a 18 *TIR* o a 2 *Boeing 747 Cargo*.

Da sud la partenza avviene alle 20.50 con arrivo previsto a Bologna alle 0.10; in senso inverso parte da Bologna Interporto alle 2.50 e arriva a Marcianise alle 6.10.

Gli orari sono stati studiati in modo da consentire al contempo la indispensabile manutenzione notturna delle infrastrutture.

Con il nuovo servizio *Mercitalia Fast* la rete Alta Velocità/Alta Capacità viene utilizzata anche per il trasporto merci.

L'obiettivo è offrire un servizio su misura ai clienti che devono consegnare la merce in modo rapido, affidabile e puntuale.

Oggi essa è l'unica impresa ferroviaria a poter garantire questo servizio.

Nel suo primo anno di attività *Mercitalia* ha centrato i risultati economici e industriali pianificati, sia in termini di investimenti effettuati sia per quanto riguarda gli obiettivi indicati nel Piano industriale 2017-2026.

Per questo motivo si è dato avvio al rilancio del settore merci e logistico in Italia e all'estero.

Sono già stati investiti infatti 500 milioni di euro su un totale di 1,5 miliardi di euro previsti dal Piano Industriale 2017-2026, mentre, per la prima volta nella storia del settore merci delle Ferrovie italiane, nel 2017 sono stati generati flussi di cassa positivi per 40 milioni di euro. □

ViTo



FS Italaj, Alta Rapido festas 10 jarojn

La itala alta rapideco, la infrastrukturo, kiu ŝanĝis la fervojan transporton de la lando, havas 10 jarojn.
Alta Rapido/Alta Kapacito estas la plej granda infrastruktura vorko farita en Italio dum la postmilita periodo, kune kun la A1 Milano-Napolo aŭtovojo.
Kune kun surrada transporto, alta rapideco ankaŭ alportis grandegajn avantaĝojn al MEP, al dungado, al turismo kaj al la nemoveblaĵa merkato en urbaj centroj, kaj ankaŭ al media daŭripovo kun signifa redukto de CO_2-emisioj.
Alta rapideco modifis la urbojn, la koncepton pri vojaĝado kaj pendolado, la vartransporton, kiu kun la lanĉo en novembro 2018 de la servo *Mercitalia Fast* fariĝis ĉiam pli rapida kaj orientata al klientaj bezonoj.
La AV ankaŭ kontribuis, kun milionoj da transportataj homoj, al la sukceso de gravaj eventoj.
La Alta Rapida Sistemo en Italio revoluciis la vivmanieron de la homoj kaj la moveblecon de la lando.
Ĝi ankaŭ kontribuis al la regenerado de grandaj urbaj centroj kaj apudaj urbaj areoj: spacoj konektindaj por renkontiĝi kaj vivi.
La novaj rapidrapidaj stacioj, desegnitaj de gravaj "*arkisteluloj*" selektitaj per internaciaj konkursoj, estas la centra elemento de la nova arkitekturo, kiu disvolviĝas kaj estos disvolvata en la urbaj areoj en kiuj ili estas lokataj.
Krom esti eblo por disvolviĝo, ili ankaŭ estas faktoro en la evoluo de konstruaĵoj en la serva sektoro (oficejoj kaj komercaj agadoj).
En Milano, ekzemple, laŭ la datumoj de *Nomisma*, la oficejoj ĉirkaŭ la stacioj Rogoredo kaj Porta Garibaldi registris, en 10 jaroj, pliiĝon de mezaj luprezoj respektive de 10,1% kaj 9,6%, kontraŭ meza totala falo de 20,5% en la lombarda ĉefurbo.
En Romo, en la sama periodo, la mezaj butikaj luprezoj falis entute je 24,1%, dum la malpliiĝo registrita en la areoj ĉirkaŭ la Tiburtina stacio estis de la 2%.
Torino Porta Susa, Reggio Emila AV Mediopadana, Bologna Centrale AV, Roma Tiburtina kaj *Napoli Afragola* ankaŭ redifinis la koncepton pri stacio mem.
La stacio ne plu estas loko nur por komenci aŭ fini vojaĝon, sed nova urba placo kie homoj povas renkontiĝi, butikumi kaj reakiri sian tempon.
La novaj stacioj, kelkfoje realaj artaĵoj, krom esti funkciaj por la homoj, estas motoro de rekvalifikado de la urba ĉirkaŭaĵo. □ *ViTo*

FS Italiane, l'Alta Velocità festeggia i 10 anni

Compie 10 anni l'Alta Velocità italiana, l'infrastruttura che ha cambiato il trasporto ferroviario del Paese.
L'Alta Velocità/Alta Capacità è stata la più grande opera infrastrutturale fatta in Italia nel dopoguerra, insieme alla autostrada A1 Milano-Napoli.
Insieme ai trasporti, l'alta velocità ha avuto enormi benefici anche su PIL, occupazione, turismo e mercato immobiliare dei centri urbani, oltre che per la sostenibilità ambientale con una forte riduzione delle emissioni di CO_2.
L'alta velocità ha cambiato le città, il

concetto di viaggio e di pendolarismo, il trasporto merci che, con l'avvio nel novembre 2018 del servizio *Mercitalia Fast*, è diventato sempre più rapido e orientato verso le esigenze dei clienti.

L'AV ha poi contribuito, con milioni di persone trasportate, al successo dei grandi eventi. In Italia esso ha rivoluzionato lo stile di vita delle persone e la mobilità del Paese ed ha anche contribuito alla rigenerazione dei grandi centri urbani e delle aree urbane limitrofe.

Spazi da connettere, riscoprire e vivere.

Le nuove stazioni dell'AV, progettate da importanti "*archistar*", selezionati in concorsi internazionali, sono l'elemento centrale della nuova architettura che si sta sviluppando e si svilupperà nelle aree urbane in cui sono inserite.

Oltre ad essere occasione di sviluppo sono fattore per la valorizzazione degli immobili del terziario (uffici e attività commerciali).

A Milano, ad esempio, secondo i dati di *Nomisma*, gli uffici attorno alle stazioni Rogoredo e Porta Garibaldi hanno registrato, in dieci anni, un incremento dei canoni medi, rispettivamente del 10,1% e del 9,6%, a fronte di un calo medio complessivo del 20,5% nel Capoluogo lombardo.

A Roma, nello stesso periodo, i canoni medi dei negozi sono complessivamente scesi del 24,1%, mentre il calo registrato nelle aree intorno alla stazione Tiburtina è stato di circa il 2%. Torino Porta Susa, Reggio Emilia AV Mediopadana, Bologna Centrale AV, Roma Tiburtina e Napoli Afragola hanno ridefinito anche il concetto stesso di stazione.

La stazione non è più solo un luogo dove iniziare o terminare un viaggio, ma una nuova piazza urbana dove incontrarsi, fare acquisti e riappropriarsi del proprio tempo.

Le nuove stazioni, in alcuni casi vere proprie opere d'arte, oltre ad essere funzionali per le persone sono elemento trainante per la riqualificazione del tessuto urbano circostante. □ *ViTo*

Italo EVO

Rubenruĝa kun la karakteriza ora leporeto, la nova motorunuo "Italo EVO" estis prezentita en 2016.

Evoluo de la Pendolino-familio, la trajno estas ekzemplo de alta rendimento kaj sinonimo de fidindeco kaj ankaŭ granda eleganteco.

La futureca nazo estis desegnita por garantii altan protekton al la lokomotivestro kaze de kolizio kaj pli bona aerodinamika efikeco.

Alia karakterizaĵo de "Italo EVO" estas ĝia trakcia sistemo, la sama kiu permesis al la "AGV 575" akiri (03/04/2007) la novan mondan rapidan rekordon sur relo je 574,8 km/h.

La 22 "Italo EVO" pliigos la floton de Italo-kompanio, alportante ĝin de la nunaj 25 motorunuoj al sumo de 47. La unuaj 4 eniris en servon ekde decembro 2017, perfekte integriĝante kun la 25 AGV jam en servo.

"Italo EVO" estas muntata en Italio, en la produktadaj centroj "Alstom" de "Savigliano" (CN), "Sesto San Giovanni" (MI), Bolonjo kaj en la deponejo "Nola" (NA), kiuj prizorgos ĝian bontenadon dum 30 jaroj, kiel ĝi jam faras por la "AGV Italo" trajnoj.

La trajno estas "verda", konstruita per reciklebla materialoj kaj desegnita laŭ ekologi-kriterioj por certigi reduktitan CO_2-emisiojn en la atmosfero. La trakcia distribuata sistemo pliigas efikecon

kaj regeneras energion dum bremsado.
Ĝi povas veturi je rapido de 250 km/h, estas longa 187 metrojn, konsistas el 7 vagonoj kaj gastigas 472 pasaĝerojn.
Ĝi kongruas kun la plej lastatempaj Teknikaj Specifoj pri intersistema funkciebleco (STI) 2014, komunaj kondiĉoj kaj teknikaj postuloj de Eŭropa Unio.
Prezenti ĉi tiujn novajn trajnojn hodiaŭ por Italo-kompanio estas bonega rezulto por la nuntempo kaj por la estonto, danke al ĉi tiuj novaj 17 trajnoj, la kompanio povos vastigi sian reton, pliigi la oftecon de siaj servoj kaj ĉiam oferti la plej bonajn vojaĝajn solvojn al ĝiaj pasaĝeroj.
"*Italo EVO*" estas parto de la familiaj trajnoj "*Avelia*", serio de grandaj kaj grandegaj rapidaj trajnoj de "Alstom".
La familio "*Avelia*" konsistas el 4 ĉefaj produktoj: *Pendolino, Euroduplex, AGV* kaj *Liberty*, kiuj reprezentas la sintezon de 35 jaroj da sperto kaj pli ol 1.050 trajnoj veturantaj en la mondo. □ *ViTo*

Italo EVO

Rosso rubino con il caratteristico leprotto dorato, il nuovo Italo EVO è stato presentato nel 2016.
Evoluzione della famiglia Pendolino, il treno è un esempio di prestazioni elevate e sinonimo di affidabilità oltre che di grande eleganza.
Il muso avveniristico è concepito per garantire un'elevata protezione al conducente in caso d'impatto e migliori prestazioni aerodinamiche.
Un'altra caratteristica di Italo EVO è rappresentata dal suo sistema di trazione, lo stesso che ha permesso all'AGV 575 di stabilire (03/04/2007) il nuovo record mondiale di velocità su rotaia a 574,8 km/h.
I 22 Italo EVO andranno ad accrescere la flotta di Italo, portandola così dagli attuali 25 treni a un totale di 47.
I primi 4 sono entrati in servizio da dicembre 2017, integrandosi perfettamente con i 25 AGV già in servizio.
Italo EVO è assemblato in Italia, nei centri di produzione *Alstom* di Savigliano (CN), Sesto San Giovanni (MI), Bologna e nel deposito di Nola (NA), che si occuperà per 30 anni della manutenzione, come già fa per i treni AGV Italo.
Il treno è "*verde*", costruito con materiali riciclabili ed è progettato secondo criteri di eco-sostenibilità per assicurare ridotte emissioni in atmosfera di CO_2.
Il sistema di trazione distribuita aumenta l'efficienza e rigenera energia in frenata. Potrà viaggiare alla velocità di 250 km/h, sarà lungo 187 metri, composto di 7 carrozze è ospiterà 472 passeggeri.
Il treno è compatibile con le recentissime Specifiche Tecniche di Interoperabilità (TSI) 2014, condizioni e norme comuni stabilite dall'Unione Europea.
Presentare oggi questi nuovi treni per Italo è un grande risultato per il presente e per il futuro, grazie a questi nuovi 17 treni, infatti, la società potrà ampliare la propria rete, aumentare la frequenza dei servizi e offrire sempre le migliori soluzioni di viaggio ai suoi passeggeri.
L'EVO per Italo fa parte della famiglia *Avelia*, la gamma di treni ad alta e altissima velocità di *Alstom*.
La famiglia *Avelia* si basa su 4 prodotti di punta: *Pendolino, Euroduplex, AGV* e *Liberty*, che rappresentano la sintesi di 35 anni di esperienza e più di 1.050 treni in servizio nel mondo. □ *ViTo*

Esperanto en universitatoj, fruktoj de modela kunlaboro.

En novembro 2018 sukcesplene oficialiĝis bonaj rilatoj inter Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF), reprezentata de Ĉeĥa Fervojista Esperanto-Asocio, kaj la Trafika Fakultato Jan Perner de la Universitato Pardubice (DFJK) per subskribo de kontrakto pri reciproka kunlaboro.

La kontrakto listigas plurajn motivojn, celojn kaj agadkampojn de la kunlaboro. La unua konkreta frukto de tiu kunlaboro estis la Faka seminario „Eŭropaj Fervojoj“, okazinta la 26-an de februaro 2019 en la prelegejo de la fakultato. Al la programo kontribuis ses fakuloj, membroj de IFEF, el kvin eŭropaj landoj. Post enkonduka prelego de la prezidantino de IFEF Rodica Todor (RO), kiu prezentis al la publiko IFEF kaj ĝiajn agadojn, jam sekvis fakaj prelegoj. Guido Brandenburg (DE) prezentis netradician solvon de la ĉeurba trafiko en Karlsruhe kaj ĝia ĉirkaŭaĵo, Bodo Ehrlich (DE) klarigis la proceduron de la ekesto de teknikaj fervojaj normoj ene de EU, Ladislav Kovář (CZ) okupiĝis pri diagnoziko de moviĝantaj fervojveturiloj en Ĉeĥio, Jan Niemann (DK) prezentis la novan modernan fervojstacion Køge-Nord kaj Vito Tornillo (IT) la Bolognan stacion por altrapida trafiko.

La seminario celis ĉefe studentojn de la universitato, sed povis ĉeesti (kaj efektive ĉeestis) krome aliaj interesiĝantoj pri la evoluo de fervoja tekniko eksterlande, inter ili ankaŭ pluraj esperantistoj. Ĉiuj prelegoj estis tradukataj en la ĉeĥan, plenumitaj de Jaroslav Matuška kaj Ladislav Kovář.

Fine de la seminario Rodica Todor klarigis al la studentoj, kiuj eble ekinteresiĝos pri Esperanto, ke IFEF subtenas junajn esperantistojn - fakulojn, do ili povas peti subtenon por partopreni la IFEF-kongreson, kiu ĉi-jare okazos en la hispana urbo Malaga kaj ĉiu jare en diversa lando.

Kvankam estis prezentata multe da materialo certe malfacile digestebla en tiel koncentrita formo, la majoritato de la ĉeestantoj restis atentaj ĝis la lasta aplaŭdo.



De maldestre: dekano prof. Libor Švadlenka, Jaroslav Matuška (docento), Rodica Todor (IFEF-Pr.), Ladislav Kovář, Vito Tornillo.

Por la prelegintaj gastoj la tago ankoraŭ provizis viziton de la fervojfunkcia trejnokampo. Oni povis observi signalteknikaj aparatojn kaj plurajn generaciojn de ĉeĥaj regejaj sistemoj en funkcio, komutlevumiloj, regpaneloj, disponaj ekranoj. Kvankam miniatura oni povis konstati en reala tempo la kontrolon de enorma trakreto.

La sekvan tagon kelkaj reprezentantoj de IFEF estis akceptitaj de la fakultata dekano Libor Švadlenka, kun li oni postulis venontajn iniciativojn. □ *ViTo*

Esperanto in università, frutti di una collaborazione modello.

Nel novembre 2018, con successo, si è ufficializzata una buona relazione tra la Federazione Internazionale dei Ferrovieri Esperantisti (IFEF), rappresentata dall'Associazione Ceca dei Ferrovieri Esperantisti, e la Facoltà dei Trasporti "Jan Perner" (DFJK) dell'Università di Pardubice (Repubblica Ceca) con la sottoscrizione di un contratto di reciproca collaborazione.

Il contratto prevede diversi scopi, motivazioni e campi d'azione della collaborazione. Il primo concreto frutto di questa collaborazione è stato il seminario ferroviario „*Eŭropaj Fervojoj*" (Ferrovie Europee), tenuto il 26 febbraio 2019 nella sala conferenze della facoltà. Al programma hanno contribuito sei specialisti in materia, membri dell'IFEF, di cinque paesi europei.

Dopo l'introduzione della presidente dell'IFEF, Rodica Todor (RO), che ha presentato al pubblico l'IFEF e le sue attività, sono seguite le presentazioni dei temi.

Guido Brandenburg (DE) ha presentato "*Modello Karlsruhe, problemi e opportunità di tram su binari ferroviari*", Bodo Ehrlich (DE) ha chiarito "*Le procedure dell'introduzione delle norme tecniche ferroviarie all'interno dell'EU*", Ladislav Kovář (CZ) si è occupato di "*Diagnostica del materiale rotabile ferroviario durante la marcia, in Repubblica Ceca*", Jan Niemann (DK) ha presentato "*La nuova e moderna stazione ferroviaria Køge-Nord*" e Vito Tornillo (IT) "*La stazione Alta Velocità di Bologna*".

Il seminario era indirizzato principalmente agli studenti dell'università, ma potevano partecipare (come è stato) anche altri interessati alla evoluzione delle tecniche ferroviarie, tra cui anche diversi esperantisti.

Tutte le presentazioni sono state tradotte in ceco, da Jaroslav Matuška e Ladislav Kovář.



Prelegantoj kaj organizantoj de maldestre: Ladislav Kovář (ĈeFEA), Jaroslav Matuška (docento Jan Perner), Bodo Ehrlich, Guido Brandenburg, Roman Štěrba (OSŽ/FISAIC), Rodica Todor, Vito Tornillo, Jan Niemann

Alla fine del seminario Rodica Todor ha illustrato agli studenti, ai quali potrebbe interessare l'Esperanto, che IFEF sostiene i giovani esperantisti (con interessi ferroviari), con una sovvenzione per poter partecipare ai congressi IFEF; quest'anno si tiene nella città spagnola di Malaga, ogni anno in un Paese diverso.

Sebbene sia stato presentato molto materiale, certamente non facile da digerire in una forma così concentrata, la maggioranza dei presenti è rimasta attenta fino alla fine.

Per i conferenzieri e ospiti, la giornata ha riservato ancora una visita nel laboratorio sperimentale per il funzionamento ferroviario. Si sono potute osservare in funzione diverse generazioni di apparecchiature di comando a distanza degli impianti di stazione, dai banchi di comando di commutazione a leve, agli schermi dei sistemi computerizzati.

Seppure in miniatura, si è potuto constatare in tempo reale il controllo di una enorme rete di binari.

Il giorno successivo alcuni dei rappresentanti IFEF hanno fatto visita al decano della facoltà, prof. Libor Švadlenka, con cui sono state delineate le prossime iniziative. □ *ViTo*

Trieste: ekis intermodala servo de Cervignano al baltaj havenoj

Inaŭgurita nova akso intermodala inter "Cervignano" al Baltikaj havenoj per fervoja servo kiu kunligos la trafikhaveno de "Cervignano" al "Rostock", en Germanio.

La projekto estis realigita fare de la aŭstra entrepreno "LKW Walter", ĝi lokalizis la strukturon de "Cervignano" kiel ideala terminalo por la kunligo inter la germana haveno de "Rostock", referenca ŝiphaltejo por la vartrafiko al Skandinavio kaj al baltaj landoj, kaj la Nord-oriento de Italio.

La trajno, longa 550 metrojn kun 32 duonremorkoj, veturos 3 foje semajne ambaŭ direkte je la distanco de 1.300 km kaj la veturadtempo estos ĉirkaŭ 22 horojn.

La nova kunligo intermodala forigos el la ŝoseo ĉirkaŭ 200 kamionojn semajne, je avantaĝo de la subteneblo de la medio.

La servo estos bone bilanciata ĉu al eksporto, kun fina celo de la varo je Svedio kaj aliaj skandinaviaj landoj, ĉu al importo en la Nord-orienta Italio kaj Slovenio.

La trafikhaveno de "Cervignano" iĝas nodo pri la kontinenta vartrafiko laŭ la direktoj de la koridoro Adriatiko-Baltiko.

La nova servo eniriĝas, ĝenerale, kadre de sistemigo de la fervojaj kunligoj kaj de la logistikaj regionaj platformoj pri kiuj la "Aŭtoritato de Sistemo" daŭrigas kune kun la kontrolata agentejo "Adriafer".

Ĉi tiu servo reprezentas unu el la du partoj de la nova integratata sistemo de la Orienta Adriatika Maro. Ekde malmulte da tempo estis enkondukita navedon inter "Trieste" kaj "Cervignano".

Ekde nun oni povos vidi la plenan aktivadon de du regionaj terminaloj: je unu flanko "Cervignano" kaj je la alia "Villa Opicina".

Tiel "Cervignano" finfine denove estas kunligata kun la Eŭropo norde de la Alpoj. Ĝi estas moderna infrastrukturo

kiu povos ludi gravan rolon por la kompetitiveco de la entreprenoj kaj havenoj de la Nord-oriento de Italio.
Post pli ol 10 jaroj oni sukcesis rekunligi la trafikhavenon de "Cervignano" al la internacia fervoja reto per la trajno "Rostock-Cervignano".
Venonta celo estos kreskigi la frekvencon je 5 forveturoj semajne kaj evoluigi aliajn trajnojn. □ *ViTo*



Movo de konteneroj en Cervignano.

Trieste: al via il servizio Intermodale da Cervignano ai porti del Baltico

Inaugurato un nuovo asse intermodale da Cervignano verso il Baltico con un servizio ferroviario che collegherà l'interporto di Cervignano a Rostock, in Germania.
Il progetto è stato realizzato dalla azienda austriaca LKW Walter, che ha individuato nella struttura di Cervignano un terminale ideale per il collegamento tra il porto tedesco di Rostock, scalo di riferimento per il traffico merci diretto verso la Scandinavia e i Paesi baltici, e il Nord-est italiano.
Il treno, lungo 550 metri con 32 semirimorchi, percorrerà 3 volte alla settimana in entrambe le direzioni una distanza di 1.300 km e un tempo di percorrenza di circa 22 ore.
Il nuovo collegamento intermodale toglierà dalla strada circa 200 camion a settimana, a tutto vantaggio della sostenibilità ambientale.
Il servizio sarà ben bilanciato sia in *export*, con destinazione finale della merce Svezia e altri paesi scandinavi, che in *import* verso l'Italia nord-est e Slovenia.
L'interporto di Cervignano diventa snodo del traffico merci continentale sulle direttrici del corridoio Adriatico-Baltico.
Il nuovo servizio si inserisce, più in generale, in un quadro di messa a sistema dei collegamenti ferroviari e delle piattaforme logistiche regionali che l'Autorità di Sistema sta portando avanti con la controllata Adriafer.
Questo servizio rappresenta uno dei tasselli del nuovo sistema integrato del Mare Adriatico Orientale.
Da poco è stata avviata la navetta tra Trieste e Cervignano. Ora si inizia a vedere la piena operatività di due terminali regionali: da una parte Cervignano e dall'altra Villa Opicina.
Cervignano torna finalmente ad essere collegata con l'Europa al Nord delle Alpi. È una infrastruttura moderna che potrà giocare un ruolo importante per la competitività delle imprese e dei porti del Nord-est.
Dopo oltre 10 anni si è riusciti a riallacciare l'Interporto di Cervignano alla rete internazionale con il treno Rostock-Cervignano.
Gli obiettivi sono incrementare la frequenza a 5 partenze settimanali e qundi sviluppare ulteriori treni. □ *ViTo*

Triobla kongreso okazis en Malago, Hispanio

Antaŭ 110 jaroj okaze de la 5-a Universala Kongreso en Barcelono IFEF-antaŭuloj iniciatis la unuajn paŝojn de kunlaborado inter esperantistoj fervojistoj. IFEF ĉi-jare kongresis en Hispanio, en urbo Malago, ĝuste por festi sian jubileon en la sama lando kie ĝi naskiĝis.

La IFEF kongreso okazis sub la patroneco de FISAIC, kies Prezidanto, pro neĉeesto, sendis gratulan leteron.

La 71-a IFEF kongreso estis organizita kune kun la kongresoj de Hispanio (nacia) kaj de Andaluzio (regiona). Aliĝis ĉirkaŭ 180 homoj el 25 landoj, eĉ ekstereŭropaj (Ĉinio, Japanio, Suda Koreio, Brazilo, Meksikio). La kongresejo estis tre konvena por la aranĝo, bone ekipita per salonoj kun teknikaj instalaĵoj, ankaŭ la loĝĉambroj estis komfortaj kaj silentaj. Jes, silentaj ĉar la strukturo estas parto de monaĥejo kun seminario, kaj malgranda preĝejo, lokata en la alta parto de la urbo ene de bela parko kun bela vegetaĵaro.

La elekto de samtempaj kongresoj estis farita por kunigi fortojn kaj doni al la partoprenantoj internacian etoson. La solena inaŭguro okazis en la granda salono de la kongresejo, sur la podio ĉeestis la prezidantoj de la koncernaj asocioj, IFEF - HEF - AEU - LKK, la reprezentantoj de UEA kaj la urba skabenino pri kulturo. Post bonvenigaj salutvortoj de eminentuloj kaj de estroj de la partoprenantaj landoj kaj post disdono de honoraj diplomoj, la prezidantino Rodica Todor per mallonga parolado deklaris malfermita la kongreson.

La programo estis riĉa kaj abunda kun samtempaj okazaĵoj. Krom la organizaj laborkunsidoj kaj plenkunsidoj de ĉiuj asocioj, okazis prelegoj fervojfakaj kaj ĝeneralaj. Temoj de la fakaj prelegoj estis ekzemple: "*Hyperloop*" en Hispanio, la konstruo de grandrapida fervojlinio en Sauda Arabio de Medino al Meko kaj la historio de malaga fervojo. Okazis ankaŭ ne fervojaj prelegoj, konformaj al la kongresa temo "Enkonduki Esperanton kiel oficialan lingvon ĉe Eŭropa Unio". Por IFEF estis elekta jaro, la nova estraro por la venontaj 3 jaroj estis elektita kun konfirmoj kaj unu nova eniro.

Komencantoj havis eblon sekvi E-kurson kaj komencintoj povis progresi en la parolado, aliaj elprovi sin en la KER ekzamenoj de UEA.

La partoprenantoj ĝuis la sunon de la suda hispana urbo. La bela vetero permesis ekskursi sen probleme al diversaj interesaj cellokoj pri kiuj la organizantoj bone planis la vizitojn: al la urbocentro kaj al botanika ĝardeno de Malago, al urboj Granado, Rondo, Antekero, Kordovo kaj Zafarajo. Ĉi-lasta estis faka ekskurso. Post aŭtobusa atingo de la altebenaĵo oni trovis malgrandan fervojlinion kun vagonareto tirata per malgranda vaporlokomotivo. La veturdaŭro estis je ĉirkaŭ 30 minutoj tra belega natura pejzaĝo.

La vespera kultura programo ofertis al la ĉeestantoj altnivelajn prezentaĵojn pri loka kulturo kun arĉorkestro "Koncerto Malaga", "Rocìo Alba" kun kantoj kaj dancoj en la flamenka stilo, esperanta kaj internacia kulturo per teatraĵoj, poemoj, kantoj, en Esperanto, el Italio, Nederlando, Serbio kaj el la tuta mondo.

La fermoj okazis en du diversaj tagoj,



Vaporlokomotiveto al Zafarajo

tiuj de la hispana kaj de la andaluzia dimanĉe, tiu de IFEF marde.
Per transdono de la IFEF-flago al germanaj kolegoj la kongreso ĉesis sed ankoraŭ ne finiĝis. La programo daŭris ankoraŭ du tagojn kun ekskursoj, por kelkaj kongresanoj aldone ĝis la sekva lundo kun postkongresa ekskurso al norda Maroko.
LKK-anoj de la 72-a IFEF-kongreso prezentis al la publiko la venontan kongresurbon per lumbildoj kaj historiaj klarigoj. Ankaŭ venontjare la kongreso estos triopa, ĝi okazos en duŝtata urbo ligita per pontoj: Frankfurt ĉe Oder kaj Słubice, en germana kaj pollanda teritorioj.
Do en ĝi kongresos IFEF, Germanio kaj Pollando. La dato estas de la 29-a de Majo ĝis la 5-a de Junio 2020. La komuna kongresa temo tial estas "Najbaroj", la kongresa nomo "Transponta Kongreso" mallonge "TRAKO".
Fine ĉiuj esperantistoj adiaŭis per "ĝis revido la venontan jaron"! □ *ViTo*



Foto de la partoprenantaro en Malago

Un triplo congresso si è tenuto a Malaga, Spagna

110 anni fa in occasione del 5° Congresso Universale di Esperanto a Barcellona i precursori dell'IFEF (Federazione Internazionale dei Ferrovieri Esperantisti) iniziarono i primi passi di collaborazione tra i ferrovieri esperantisti. IFEF quest'anno ha avuto il suo congresso in Spagna, nella città di Malaga, giusto per festeggiare il suo giubileo nello stesso Paese dove nacque nel 1909.

Il congresso IFEF si è svolto col patrocinio della città di Malaga e della FISAIC (federazione internazionale per la cultura dei dopolavoro ferroviari), il cui presidente non potendo partecipare ha inviato una lettera di congratulazioni.

Il 71° congresso IFEF è stato organizzato assieme ai congressi Spagnolo (nazionale) e Andaluso (regionale). Hanno partecipato circa 180 persone da 25 Paesi, persino extraeuropei (Cina, Giappone, Sud Corea, Brasile, Messico). La sede del congresso si è dimostrata adatta per l'evento, bene attrezzata con vari saloni con installazioni tecniche, anche le camere erano confortevoli e silenziose. Sì, silenziose! poiché la struttura è parte di un monastero con seminario e una chiesetta, situato nella parte alta della città all'interno di un parco con bella vegetazione.

La scelta dei tre congressi contemporanei fu fatta per unire le forze e dare ai partecipanti un'atmosfera internazionale. L'inaugurazione solenne è stata fatta nel grande salone della struttura congressuale, sul podio c'erano i presidenti delle relative associazioni, IFEF - HEF - AEU - LKK (comitato organizzatore), i rappresentanti dell'UEA (Associazione Universale Esperanto) e l'assessora alla cultura della città. Dopo i saluti di benvenuto da parte delle autorità e dei rappresentanti dei Paesi partecipanti e dopo la consegna dei diplomi onorari, la presidente IFEF Rodica Todor con un breve discorso ha dichiarato aperto il congresso.

Il programma è stato vario e abbondante con alcuni eventi svolti in contemporanea. Oltre ai lavori organizzativi di tutte le associazioni con convegni e assemblee, si sono effettuate conferenze tecniche ferroviarie e di carattere generale. I temi di alcune conferenze tecniche sono stati: "*Hyperloop*" in Spagna, la costruzione della linea ferroviaria alta velocità in Arabia Saudita da Medina alla Mecca e la storia della ferrovia di Malaga. Ci sono state anche conferenze non ferroviarie, conforme al tema del congresso: "*Inserimento dell'Esperanto come lingua ufficiale nell'Unione Europea*". Per l'IFEF è stato anche anno di elezioni, il nuovo direttivo per i prossimi 3 anni è stato eletto con conferme e un nuovo ingresso.

I principianti hanno avuto la possibilità di seguire un corso base di Esperanto, altri hanno seguito un corso di perfezionamento nel parlato, alcuni si sono cimentati negli esami KER con obiettivi posti dall'UEA.

I congressisti hanno potuto godere del sole della città del sud della Spagna. Infatti il bel tempo ha permesso che le gite si svolgessero senza alcun problema.

Diverse e interessanti le località per le quali gli organizzatori avevano bene programmato le visite: al centro storico



La nova IFEF-estraro (de maldestre): Sk V. Tornillo, Pr R. Todor, Rd L. Kovář, PrFK J. Niemann, Ks L. Vignaud.

e giardino botanico di Malaga, alle città Granada, Ronda, Antequera, Cordova e Zafarraya. In quest'ultima la gita è stata "tecnico ferroviaria". Dopo aver raggiunto in autobus l'altopiano di Ventas di Zafarraya, ci siamo trovati di fronte ad una piccola linea ferroviaria con vagoncini tirati da una minuscola locomotiva a vapore. Il viaggio su questo trenino è durato una trentina di minuti tra un bel paesaggio con vista verso il mare e natura.

Le presentazioni culturali serali hanno offerto ai presenti programmi di alto livello: per la cultura locale con l'orchestra di archi del teatro di Malaga "Concerto Malaga"; la cantante "Rocìo Alba" con canti e danze nello stile flamenco; cultura esperantista e internazionale con teatro, poesie e canti, in Esperanto, da Italia, Olanda, Serbia e da tutto il mondo.

Le chiusure dei congressi sono state fatte in due diversi giorni, quelli spagnolo e andaluso la domenica, quello dell'IFEF il martedì. Con la consegna della bandiera dell'IFEF ai colleghi tedeschi il congresso si è chiuso, ma non ancora finito. Il programma è continuato ancora per due giorni con gite, per alcuni congressisti in aggiunta c'è stato, fino al lunedì successivo, un post congresso in nord Marocco.

Gli organizzatori del 72° congresso IFEF 2020 hanno presentato al pubblico la prossima città del congresso con la proiezione di foto e informazioni storiche.

Anche il prossimo anno il congresso sarà triplo, avverrà in una città (unica) di due Stati confinanti, divisa dal fiume Oder, ma unita per mezzo di ponti: Frankfurt am Oder e Słubice, in territorio tedesco e polacco. Quindi lì ci saranno il congresso internazionale IFEF e quelli nazionali di Germania e Polonia, dal 29 Maggio al 5 Giugno 2020. Il tema congressuale comune perciò è "*Vicinato*", il nome del congresso "*Transponta Kongreso*" (Congresso Oltre il Ponte) in breve "*TRAKO*".

Alla fine della settimana tutti gli esperantisti si sono salutati con "Ĝis revido la venontan jaron"! "Arrivederci al prossimo anno"! □ *ViTo*



Trans-dono-preno de la IFEF flago:
de Malago al Frankfurt am Oder - Słubice.

Vita dell'IFEA

Il numero dei soci IFEA è stazionario: cosa positiva; purtroppo l'alta età media e la locazione in città diverse non favoriscono iniziative e partecipazioni. Il segretario, anche segretario IFEF, mantiene i contatti locali e internazionali.
In febbraio, in via sperimentale, l'IFEF ha promosso una serie di conferenze ferroviarie presso la facoltà dei trasporti dell'università di Pardubice, Rep. Ceca.
I relatori sono stati alcuni consiglieri della Commissione Tecnica (Faka Komisiono) ognuno ha presentato un tema ferroviario circa il proprio Paese. Sono intervenute 30 persone tra cui 8 studenti della facoltà.
L'incontro è stato patrocinato dal "DLF" ceco, il cui presidente ha partecipato e fatto gli auguri di benvenuto.
Si è tenuto anche l'estrarkunsido IFEF.
Inizio maggio: IFEF congresso Malaga (vedi articolo). Molto successo, in particolare perché in accordo con lo spagnolo e l'andaluso. Foto, video e articoli sono apparsi in rete e su diverse riviste delle landaj asocioj e sul ripristinato *Tempo Libero* del DLF Bologna, ma anche su *El Popola Ĉinio* e, in rete, su pagine di FISAIC e UIC. L'*Esperanto* UEA l'ha messo perfino in copertina.
Naturalmente il segretario ha partecipato, ed essendo anno di elezioni è stato rieletto per i prossimi tre anni.
Il prossimo congresso IFEF avrà luogo in Germania, a Frankfurt am Oder e Slubice in Polonia, città di confine divisa dal fiume Oder. Anch'esso sarà triplo, assieme a quello tedesco e polacco, dal 29 maggio 2020. Informazioni e aliĝilo su: http://ifef.free.fr/spip/.
La socia Madella ha insegnato (oltre a Parma) a una decina di ragazzi anche a Bologna nell'Istituto Salesiani, dove il 4/7 alcuni hanno sostenuto e superato con successo gli esami di 1° grado.
La commissione esaminatrice era composta da Bolognesi (presidente), Madella e Tornillo.
La prevista assemblea IFEA di marzo per diverse cause non si è tenuta. Troveremo un momento di disponibilità comune. Il bilancio 2018 è stato chiuso senza alcun problema economico.
A settembre, al DLF di Bologna, concerto della cantautrice Chiara Raggi, che presenterà il suo album in Esperanto *Blua Horizonto*. Bella occasione per gli esperantisti locali e i non esperantisti, a cui sarà proposto un corso di E-o.
I contatti locali e internazionali proseguono in rete; il segretario gestisce le pagine IFEF e FEI su *Face Book* ed aggiorna le pagine di alcuni siti. Sono stati creati una *Bitoteko* italiana, dove collocare le riviste fatte in Italia (http://www.bitoteko.it/items/browse?collection=5); finora vi sono 50 numeri di *Itala Fervojisto* e un *Bitarkivo* di collezioni internazionali; anche qui vi sono gli *Itala Fervojisto* dal 1977 a oggi e alcuni numeri dal 1951; alcuni numeri mancanti sono in via di scansione (https://www.bitarkivo.org/gazetoj/italafervojisto).
In *Bitarkivo* ci sono, grazie al segretario, anche numeri dal 1909 al 1930 di *Fervoja Esperantisto* e *La Fervojisto* dell'IFEF; presto ci saranno tutti gli *Internacia Fervojisto*. Presenti anche riviste di altre *Landaj Asocioj* di IFEF.
Integrato anche l'archivio, presto in rete, della Biblioteca Nazionale di Vienna spedendo numeri cartacei mancanti di *Itala Fervojisto*. □ *(ViTo)*



CHI PER PRIMO … ?
KIU UNUE … ?

Carrozza ristorante

Nel 1863 sui treni fra Baltimora e Filadelfia (USA) entrarono in servizio due carrozze ristorante. In origine erano normali vagoni modificati per quell'uso.

Restoracia vagono

En 1863 en la trajnoj inter Baltimoro kaj Filadelfio (USONO) ekfunkciis du restoraciaj vagonoj. Origine ili estis normalaj vagonoj modifitaj por tiu uzo.

Doccia sul treno

Nel XIX sec. su alcune carrozze per persone importanti vennero installati dei bagni, probabilmente anche docce. Per i comuni passeggeri paganti le docce furono predisposte per la prima volta sui treni nel 1918, sulla prima linea transaustraliana, tra Perth e Port Augusta. Le docce erano installate nelle carrozze letto. Carrozze con docce per ogni compartimento a due letti furono allestite sul treno tra Melboune e Adelaide a cominciare dal 1950, ma i passeggeri delle cuccette singole avevano la scomodità di dover andare fino in fondo al corridoio per farsi la doccia. Le docce su carrozze con posti a sedere furono introdotte sul treno fra Adelaide e Alice Springs nel 1980.

Duŝo en la trajno

En la XIX jc. en iuj vagonoj por gravuloj estis instalitaj banejojn, eble duŝojn. Por la ordinaraj pagantaj pasaĝeroj duŝoj estis starigitaj la unuan fojon sur la trajnoj en 1918, sur la unua transaŭstralia linio, inter Perto kaj Port Augusta. La duŝoj estis en la litvagonoj. Vagonoj kun duŝoj por ĉiu dulita kupeo estis starigitaj en la trajno inter Adelajdo kaj Melboune ekde 1950, sed la pasaĝeroj de unulitaj kuŝejoj havis la ĝenon laŭiri la tutan koridoron por sin duŝi. La duŝoj en la vagonoj kun sidlokoj estis enkondukitaj sur trajno inter Adelajdo kaj Alice Springs en 1980.

Contachilometri

Congegni per misurare i percorsi erano usati in Egitto intorno al 200 a.C. Funzionavano con un sistema di riduzione a ingranaggi, per cui la ruota dentata del contatore compiva un'intera rivoluzione dopo varie centinaia di rivoluzioni della ruota principale del veicolo. Ogni 1.600 m circa cadeva un sassolino e alla fine del viaggio il loro numero mostrava la via percorsa. Un sistema simile, usato nel I secolo a.C., consisteva in sassolini scendenti lungo un tubo sotto il veicolo e producenti un tintinnio contro una superficie di bronzo, così indicando che era stato percorso circa un miglio.

Odometro

Mekanismoj por mezuri la itinerojn estis uzataj en Egiptio ĉirkaŭ 200 jaroj a.K. Ili funkciis per redukta ilaro, en kiu la odometra dentrado elfaris tutan revolucion post kelkcent revolucioj de la veturila rado. Je proksimume 1.600 m falis ŝtoneto kaj fine de la vojaĝo ilia nombro montris la vojlongon. Simila sistemo, uzata en la I jc. a.K. konsistis en malgrandaj ŝtonoj falintaj tra dukton sub la veturilo kaj tintantaj kontraŭ bronzan surfacon, tiel indikante ke estis veturita ĉirkaŭ unu mejlon.

Slitta

Il primo sistema per ridurre l'attrito nello spostamento di un veicolo non è la ruota, ma la slitta. Un paio di esemplari di slitta trovati a *Heinola*, in Finlandia,

sono stati datati approssimativamente all'VIII millennio a.C. Erano di legno, avevano la forma di sci e dimostrano che nell'Europa del Nord questo sistema di trasporto risale a più di 10.000 anni fa, in un periodo della preistoria in cui le aree coperte di ghiaccio erano assai più ampie di quelle attuali. Gli sci risalgono probabilmente alla stessa epoca e forse furono essi a dare l'idea della slitta.

Sledo

La unua sistemo por redukti frotadon en la veturmovo ne estas la rado, sed la sledo. Paro de specimenaj sledoj trovitaj en *Heinola*, Finnlando, estis datitaj proksimume je la VIII jm. a.K. Ili estis el ligno, kun skia formo kaj montras ke en Norda Eŭropo tiu transportsistemo datiĝas je pli ol 10.000 jaroj, dum antaŭhistoria epoko kiam la glaci-kovritaj areoj estis multe pli vastaj ol la nunaj. La skioj verŝajne datiĝas el la sama epoko kaj eble estis ili kiuj donis la ideon de la sledo.

Carrozza a vela

Probabilmente il vento non sarà mai molto adatto a far muovere i veicoli su ruote, ma la storia di invenzioni che sfruttano questo principio è lunga e va dall'Europa alla Cina. *Gao Dsarng Wu Shu* fu l'inventore cinese della prima carrozza a vela, che costruì nel 550 circa. Pare che questa carrozza potesse portare 30 persone e facesse più di 160 km al giorno. La notizia va considerata con un certo scetticismo perché, anche se l'impresa è tecnicamente possibile, è difficile pensare che ci fossero strade adatte a permettere le manovre necessarie a prendere il vento per un veicolo così grande. L'invenzione di Gao fu probabilmente più una curiosità scientifica che una realizzazione pratica.

Velvagono

Eble la vento neniam estos tre taŭga por movi veturiloj sur radoj, sed la inventhistorio, kiu ekspluatas tiun principon estas longa kaj iras de Eŭropo ĝis Ĉinio. *Gao Dsarng Wu Shu* estis la ĉina inventisto de la unua velĉaro, kiun li konstruis ĉirkaŭ en 550. Ŝajnas ke ĉi tiu ĉaro povis porti 30 homojn kaj laŭiris pli ol 160 km tage. La noticon oni devas rigardi kun iom da skeptikeco ĉar, eĉ se la tasko teknike eblas, estas malfacile pensi ke ekzistis vojoj kiuj permesus la manovrojn postulataj por kapti la venton por tia granda veturilo. La Gao-invento eble estis pli scienca kuriozaĵo ol praktika realigo.

Carriola

La carriola fu inventata in Cina durante la Dinastia Harn (206 a.C.-220 d.C.) e all'inizio veniva usata per il trasporto militare e uso civile. Allora, come ora, la carriola cinese aveva una sola grande ruota direttamente sotto il carico, invece che sul davanti, come le nostre. È strano che il modello cinese non sia stato adottato nel resto del mondo, perché chi usa quella carriola non deve sollevare il peso del carico.

Ĉarumo

La ĉarumo estis inventita en Ĉinio dum la Harn dinastio (206 a.K-220 p.K) kaj komence ĝi estis uzata por milita transporto kaj civila uzo. Tiam, kiel nun, la ĉina ĉarumo havis ununuran grandan radon rekte sub la ŝarĝo, prefere ol antaŭe, kiel la niaj. Estas strange, ke la ĉina modelo ne estis adoptita en la cetera mondo, ĉar kiu uzas tiun ĉarumon ne devas levi la ŝarĝpezon.

Bicicletta

Nonostante la bicicletta sia un'invenzione semplice e molto utile, gli inventori antichi passarono la loro vita su idee più complicate e meno pratiche, senza mai arrivare a questa. Alla fine fu un artista visionario a progettarne una. Leonardo da Vinci (1452-1519), nato presso Firenze, disegnò qualcosa molto simile alla bicicletta moderna, con due ruote della stessa grandezza, un manubrio, due pedali, corone dentate e catena per collegare la ruota posteriore ai pedali. Probabilmente ai tempi di Leonardo quel marchingegno non fu mai costruito. La prima bicicletta a correre su una strada fu quella di Kirkpatrick Macmillan nel 1839. Paragonata a quella di Leonardo essa era piuttosto rudimentale: i pedali facevano girare la ruota posteriore con una trasmissione eccentrica.

Biciklo

Malgraŭ biciklo estas simpla kaj tre utila invento, antaŭaj inventistoj pasigis tutan vivon sur pli komplikaj kaj malpli praktikaj ideoj, neniam atingante tian. Fine arta viziulo skizis unu. Leonardo da Vinci (1452-1519), naskita proksime de Florenco, desegnis ion tre simila al la moderna bicikla maŝino, kun du samgrandaj radoj, stirilo, du pedaloj, dentradoj kaj ĉeno por konekti la malantaŭan radon al pedaloj. Eble en la tempo de Leonardo tiun mekanikaĵon neniam estis konstruita. La unua biciklo kuranta survoje estis tiu de Kirkpatrick Macmillan en 1839. Kompare al tiu de Leonardo ĝi estis rudimenta: la pedaloj turnigis la malantaŭan radon per ekscentrika disko.

Funivia

La funivia apparve in sordina nel 1774, nel *Sichuan*, una provincia della Cina occidentale. L'amministratore del distretto *Jao Hua* fece disporre in una gola un cavo lungo 50 m e lo fece tendere con degli argani. Esso sorreggeva una gabbia di ferro che veniva mossa in entrambe le direzioni da lunghe corde.
Lo scopo era rendere più veloce l'invio di documenti in una regione molto accidentata. Ad ogni lato del burrone vi erano torri di segnalazione e stazioni per i cavalli.

Kablovojo

Kablovojo aperis silente en 1774, en *Sichuan*, provinco en okcidenta Ĉinio. La administranto de *Jao Hua* distrikto konstruigis 50 metran kablon tra ravino kaj streĉigis ĝin per vinĉoj. Ĝi surportis feran kaĝon, movata ambaŭdirekten per longa ŝnuro. La celo estis akceli dokumentsendojn en tre malglata regiono. Ĉe ĉiu ravina flanko estis signalturoj kaj ĉevalstacioj.

Funicolare

La prima funicolare fu costruita sulle rive del fiume *Yangtze* in Cina nel XVIII sec. Inizialmente serviva per trasportare il carbone dalle colline al fiume, dove veniva caricato sui battelli. Il vagone che scendeva con il carico tirava su l'altro. I due vagoni erano attaccati a un cavo che girava su ruote alle estremità del percorso.

Ŝnurfervojo

La unua ŝnurfervojo estis konstruita surborde de rivero *Yangtze* en Ĉinio en la XVIII jc. Komence oni uzis ĝin por transporti karbon de montetoj al rivero, kie ĝi estis surŝipigita. La malsupreniranta ŝarĝĉareto suprentiris la alian. La du ujoj estis kunligitaj per kablo kiu glitis sur radoj ĉe vojfinoj. □ *(RoBo)*

A n e k d o t o j

Immanuel Kant
(1724 - 1804)

Lo studioso tedesco fu uno dei più grandi filosofi del mondo. Una volta, in un circolo, qualcuno gli pose una domanda:
- Come può essere che i cattivi scrittori spesso diventano critici molto capaci? Kant rispose così: - Accade come nella trasformazione del vino. - Anche il vino peggiore spesso diventa l'aceto migliore.

Immanuel Kant

La germana spertulo, estis unu el la plej grandaj filozofoj de la mondo. Iam, en societo, iu faris al li demandon: - Kiel eblas, ke malbonegaj verkistoj ofte iĝas tre bonaj kritikistoj? Kant respondis tiamaniere: - Tio okazas same, kiel en la vintransformiĝo. Ankaŭ el aĉa vino ofte fariĝas la plej bona vinagro.

Carlo II
(1893 1953)

L'ex re di Romania una volta inviò all'estero quattordici giovani talenti rumeni, sette in Inghilterra e sette in America, per studiare economia in questi paesi.
- I sette giovani andati in Inghilterra - raccontava poi l'ex re - sono tornati e hanno ricevuto eccellenti uffici a Bucarest. - E i sette che sono andati in America? - chiese uno del circolo.
- Quelli furono più saggi, - disse Carlo, - sono rimasti lì.

Karlo II



La eksreĝo de Rumanujo, iam sendis dekkvar talentoplenajn rumanajn junulojn al eksterlando, sep al Anglujo kaj sep al Ameriko, por studi ekonomion en tiuj landoj.
- La sep junuloj, kiuj iris al Anglujo - rakontis poste la eksreĝo, - revenis kaj ricevis bonegajn oficojn en Bukaresto. - Kaj la sep, kiuj iris al Ameriko? - demandis iu societano.
- Tiuj estis pli saĝaj, respondis Karlo, - ili restis tie.

Carlo V
(1500 - 1588)

Fu imperatore tedesco-romano e re di Spagna. Un giorno visitò il cimitero di Madrid e su una tomba lesse la seguente iscrizione: "*Qui riposa Martino Jaohano Barbuda, Gran Maestro di Alcantara, che non sapeva cosa fosse la paura*".
- Invidiabile Don Barbuda, - disse l'imperatore sorridendo, - ovviamente non si è mai bruciato le dita in vita sua.

Karlo V



Li estis german-roma imperiestro kaj reĝo de Hispanujo. Iam li vizitis la tombejon de Madrido kaj sur unu tombomonumento li legis la jenan surskribaĵon: "*Ĉi tie ripozas Don Martino Jaohano Barbuda, grandmajstro de Alcantara, kiu ne konis kio estas la timo.*"
- Enviinda Don Barbuda, - diris la imperiestro ridetante, - evidente li neniam dum sia vivo bruligis siajn fingrojn.

Il Principe Kaunitz-Rietberg

(1711 - 1794)

Il principe austriaco Kaunitz, dopo una notte in cui aveva dormito poco, una mattina sedeva sulla sua sedia, per riposare ancora un po'. Ecco che un servitore gli annuncia la visita del barone N., noto come uno sciocco scriteriato. - *Mon Dieu!* - disse l'appena entrato al conte sonnolento, - Vostra eccellenza sbadiglia; avete già ricevuto molti visitatori noiosi?



- Oh, no, voi siete il primo. - rispose Kaunitz.

Princo Kaunitz-Rietberg

La aŭstra princo Kaunitz sidis iun antaŭtagmezon post nokto, dum kiu li malmulte dormis, en sia apogseĝo, por dormeti ankoraŭ iomete. Jen servisto anoncis al li la viziton de Barono N., kiu estis konata kiel malsprita sencerbulo.

- *Mia Dio!* - diris la eniranto al la dormetema grafo, - via moŝto oscedas; ĉu vi hodiaŭ jam akceptis multajn enuigajn vizitantojn?

- Ho, ne, vi estas la unua. - respondis Kaunitz.

Robert Koch

(1843 - 1910)

Il famoso medico/batteriologo tedesco non apprezzava gli arroganti. Una volta andò da lui una paziente estremamente presuntuosa. Koch le domandò: - Cosa la fa soffrire, cara signora?

- Signor Dottore! Io sono abituata a sentirmi dire "signoria vostra", e non "cara signora" - dichiarò la paziente.

- Questa malattia, purtroppo, non sono in grado di guarirla, - disse Koch, andò alla porta e chiamò un altro paziente.

Robert Koch

La fama germana medicinisto/bakteriologo ne ŝatis arogantulojn. Iam venis al li ekstreme orgojla pacientino. Koch demadis ŝin:

- Kio suferigas vin, kara sinjorino?

- Sinjoro doktoro! Mi estas alkutimiĝinta, ke oni min alparolas "sinjorina moŝto", kaj ne "kara sinjorino" - deklaris la pacientino.

- Tiun ĉi malsanon mi, bedaŭrinde, ne kapablas kuraci, - diris Koch, li iris al la pordo kaj vokis la sekvan pacienton.

Robert Koch

(1843 - 1910)

Il famoso medico/batteriologo tedesco una volta camminava con un suo amico. Essi incontrano una donna, che al saluto del Dr. Koch risponde molto freddamente.

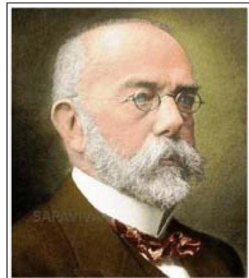
- È la moglie di un direttore molto ricco, che ho curato un paio di mesi fa.

- Ho capito, - ha detto l'amico, - il direttore è morto ...

- Al contrario, - sorrise Koch, - l'ho guarito.

Robert Koch

La fama germana medicinisto/bakteriologo iam promenis kun amiko. Ili renkontis virinon, kiu je la saluto de d-ro Koch respondis tre malvarme.



- Ŝi estas la edzino de riĉega direktoro, kiun mi kuracis antaŭ iuj monatoj.

- Mi komprenas, - diris la amiko, - la edzo mortis ...

Tute male, - ekridetis Koch, - mi resanigis lin.

Alphonse de Lamartine
(1790 - 1879)



Il grande poeta francese dell'Ottocento, non provava alcun imbarazzo nel fare personalmente l'elogio dei propri scritti. Un giorno un conoscente gli fece osservare che questo comportamento poteva apparire alquanto disdicevole.
Lamartine, senza scomporsi, gli rispose: - Che cosa volete? Anche il buon Dio ha bisogno di pubblicità: non ha egli infatti le campane?

Alphonse de Lamartine

La granda franca poeto de la deknaŭa jarcento sentis nenian embarason mem laŭdi siajn proprajn verkojn. Iam konatulo rimarkigis al li, ke eble tiu konduto povus ŝajni iom maldeca.
Lamartine, trankvile respondis: - Kion vi volas? Eĉ la bona Sinjoro bezonas reklamon: ĉu li ne havas sonorilojn?

Paul Léautaud
(1872 - 1956)

In uno dei suoi articoli di critica teatrale apparso sul "*Mercure de France*", lo scrittore francese confessò che, da più di venti anni, leggeva sempre gli stessi libri, una quindicina in tutto. Un lettore gli scrisse: - Per favore, mi dica quali sono questi quindici libri. Léautaud rispose: - Signore, ciascuno ha i propri. Tocca a lei trovare i suoi.

Paul Léautaud

En unu el siaj artikoloj pri teatra kritiko kiu aperis en "*Mercure de France*", la franca verkisto konfesis ke, dum pli ol dudek jaroj, li ĉiam legis la samajn librojn, dekkvinon entute. Leganto skribis al li: - Bonvolu diri al mi, kiuj estas tiuj dekkvin libroj. Léautaud respondis: - Sinjoro, ĉiu havas siajn proprajn. Estas via tasko trovi la viajn.

Paul Léautaud
(1872 - 1956)

Uno scrittore si lamentava con Léutaud perché i tipografi del "*Mercure de France*" (con cui collaborava) minacciavano di rifiutarsi di comporre i suoi articoli se non avesse migliorato la sua grafia.
Léautaud gli disse: - Vedete come possono essere discordi i pareri? Io vi trovo illeggibile quando stampano ciò che scrivete.

Paul Léautaud



Iu verkisto plendis al Léutaud ĉar la tipografoj de "*Mercure de France*" (kun kiu li kunlaboris) minacis rifuzi komposti liajn artikolojn se li ne plibonigus lian manskribon.
Léautaud diris al li: - Vi vidu, kiel povas esti konflikte la opinioj? Mi taksas vin nelegebla kiam oni presas kion vi skribas. □ *(RoBo)*



Li estas la bankisto, pri kiu mi parolis ...

R i m a ĵ o j

LE PAROLE INUTILI

Er Pappagallo, tutto soddisfatto
magna un biscotto silenziosamente.
- Perché nun parli mai? - je chiede
un Gatto - Com'è che nun t'insegneno
a di' gnente? S'io fossi quer che sei
quarche parola me l'imparerei.
- Er Pappagallo cór ciuffetto dritto
spalanca l'ale e se le sgrulla ar sole;
poi dice ar Gatto: - Più che le parole,
ho imparato a sta' zitto. È inutile
che insisti. Addio, Miciotto!
E se rimette a rosicà er biscotto.

LA NEUTILAJ VORTOJ

La Papago, tute plenkontenta
grandan biskviton manĝas en silento.
- Kial vi neniam parolas? - demandas
lin Kato - Kial oni ne instruas al vi
paroli? Se mi estus vi, kia vi estas,
iujn vortojn mi ja lernus.
- La Papago kun rekta tufo
larĝigas kaj subsune la flugilojn skuas:
kaj al la Kato diras - Pli ol paroli,
mi lernis silenti. Estas senutile
ke vi insistas. Adiaŭ, Katido!
Kaj rekomencas la biskvitronĝadon.

———————————



BONSENSO PRATICO

Quanno, de notte, sparsero la voce
che un Fantasma girava sur castello,
tutta la folla corse e, ner vedello,
cascò in ginocchio co' le braccia in croce.
Ma un vecchio restò in piedi, e francamente
voleva dije che nun c'era gnente.
Poi ripensò: "Sarebbe una pazzia.
Io, senza dubbio, vede ch'è un lenzolo:
ma, più che di' la verità da solo,
preferisco sbajamme in compagnia.
Dunque è un Fantasma, senza discussione".
E pure lui se mise a pecorone.

SANA PRAKTIKA INKLINO

Kiam, nokte, la diron iuj disvastigis,
ke Fantomo rondiris super la kastelo
la tuta homamaso kuris kaj ĝin vidante
surgenuiĝis kun la brakoj kruce.
Sed maljunulo restis stare, kaj sincere
li volis diri, ke estis nenio.
Poste li repripensis: "Estus frenezaĵo.
Mi, sendube, vidas, ke temas pri littuko:
sed, pli ol diri la veron tute sola,
mi preferas erari en kompanio.
Do, ĝi estas Fantomo, sen diskuto."
Kaj ankaŭ li sinmetis surgenue.

———————————

LA PAURA

Un Sorcio, trasportato in un deserto
drento ar bagajo d'una carovana,
a mezzanotte se n'uscì a l'aperto;
ma un'ombra, che sbucava da una tana,
lo fece insospettì d'esse scoperto.
- Chi va là? - chiese er Sorcio.
Detto fatto un ruggito rispose:
- So' un Leone. Che te spaventi
a fa'? Diventi matto?
- Uh! - dice - scusa!
È stata l'apprensione perché
t'avevo preso per un gatto.

LA TIMO

Muso, transportita en dezerton
ene de pakaĵo karavana,
meznokte eliris;
sed ombro eliranta de kuŝejo,
timigis lin fariĝi malkovrita.
- Kiu estas tie? - demandis la Muso.

Tuj blekego respondis:
- Mi estas Leono. Kial vi timas?
Ĉu vi freneziĝas?
- Hu! pardonu!- li diras lin -
Okazis tio pro maltrankvilo,
ĉar Katon mi supozis vin.

———————————

L'AMICIZZIA

La Tartaruga aveva chiesto a Giove:
- Vojo una casa piccola, in maniera
che c'entri solo quarche amica vera,
che sia sincera e me ne dia le prove.
- Te lo prometto e basta la parola:
- rispose Giove - ma sarai costretta
a vive in una casa così stretta
che c'entrerai tu sola.

AMIKECO

Testudo petis Jupiteron:
- Mi volas etan hejmon, tiel ke
en ĝi povas eniri nur amiko vera,
kiu estu sincera kaj kiu provu tion.
- Mi tion promesas, je mia vorto:
- reagis Jupitero - sed ja devos vi
vivi en dometo tiel malagranda,
en kiu estas spaco nur por vi.

———————————

L'OSPITE

Un Cane se scocciò che la Cornacchia
spadroneggiasse troppo ner cortile.
- Perché nun voli più sur campanile?
Ch'hai trovato? la pacchia?
Nun credo ch'er motivo principale,
che te fa restà qui, sia l'affezzione...
- No: - disse la Cornacchia - è er tu'
padrone che m'ha tajato l'ale.

LA GASTO

Hundo ĝeniĝis ĉar la Korniko
tro sinjoris tra la korto.
- Kial vi plu ne flugas sur la sonorilo?
Kion vi trovis? plezuregon?
Mi ne pensas, ke la ĉefa kialo,
kiu restigas vin ĉi tie, estas korinklino ...
- Ne: - diris la Korniko - estis via
mastro, kiu tondis al mi la flugilojn.

———————————



COSCIENZA

C'era un ber pollo sopra a la credenza.
Er Cane, che lo vidde, disse ar Micio:
- Io nu' lo tocco: faccio un sacrificio,
ma armeno sto tranquillo de coscienza.
- Per te, va bè': ma io che ce guadagno? -
je chiese er Micio che fissava er piatto
- Co' 'sta fame arretrata? Fossi matto!
Preferisco er rimorso e me lo magno.

KONSCIENCO

Estis bela koko sur la kredenco.
La Hundo, kiu ĝin vidis, diris al la Kato:
- Mi ne tuŝas ĝin: mi faras sinoferon,
sed almenaŭ mi trankvilas en konscienco.
- Por vi, estas bone: sed kion gajnas mi? -
aldemandis la Kato kiu rigardis la pladon
- Kun ĉi tiu postresta malsato? Mi frenezus!
Mi preferas rimorsi kaj mi manĝas ĝin.

———————————

STATURA

Er vecchio Nano de la pantomima,
pe' comparì più grande e più importante,
se fece pija in braccio dar Gigante:
ma diventò più piccolo de prima.

STATURO

La maljuna Nano de la pantomimo,
por aperi pli alta kaj pli grava,
surbrakprenigis li de la Giganto:
sed li eĉ iĝis pli malgranda ol antaŭe. □

(Verkoj de Trilussa, Trad. RoBo)

Diversaĵoj

Candelora

Il 2 febbraio si ricorda la presentazione al Tempio di Gesù (Lc 2,21-39) e si benedicono le candele, che rappresentano Cristo come luce delle genti (per questo il giorno prende il nome di Candelora). La data di questa ricorrenza fu fissata già nel VI secolo dall'imperatore Giustiniano. In Francia la "*Chandeleur*" è anche la festa delle *crépes*, che sono preparate in quantità tutto il giorno.

Kandelfesto

La 2-an de Februaro oni memorigas la prezenton de Jesuo en la Templo (Luko 2,21-39) kaj oni benas kandelojn, kiuj reprezentas Kriston kiel lumon de la nacioj (tiel la tago nomiĝas Kandelfesto). La dato de tiu okazaĵo estis jam fiksita en la VI jc. fare de la imperiestro Justiniano. En Francio la "*Chandeleur*" estas ankaŭ la festo de krespoj, kiuj estas kuirataj grankvante la tutan tagon.

Lanterne volanti

Le lanterne volanti, dette anche lanterne di *Kongming*, si utilizzano sempre più spesso in occasione di cerimonie nuziali e feste di vario genere; è consuetudine anche farle librare (nella variante a forma di cuore) nel cielo il giorno di San Valentino. Lo scopo originario per il quale furono create è però molto diverso: si suppone, infatti, che circa duemila anni fa il loro inventore (lo stratega militare *Zhuge Liang*, detto "Kongming") le impiegasse come palloni di segnalazione.

Flugantaj lanternoj

La flugantaj lanternoj, ankaŭ konataj kiel *Kongming*-lanternoj estas uzataj pli kaj pli ofte ĉe geedziĝoj kaj diverstipaj festakceptoj; estas ankaŭ kutimo ilin ŝvebigi en la ĉielo (en la korformaj variantoj) dum la Valentena-tago. La origina celo por kiuj estis kreitaj, tamen, estis tre malsama: oni supozas, fakte, ke antaŭ du mil jaroj ilia inventinto (la milita stratego *Zhuge Liang*, nomata "Kongming") uzis ilin kiel signalbalonoj.

Carnevale infarinato

Nella cittadina greca *Galaxidi* (a duecento chilometri da Atene) durante il Carnevale non si lanciano coriandoli ma farina colorata: per tutto il periodo dei festeggiamenti si può assistere a una vera e propria "battaglia" nella quale nessuno è risparmiato, nemmeno passanti o ignari turisti; i monumenti, fortunatamente, sono ricoperti con una plastica protettiva.
L'usanza potrebbe essere nata all'inizio del XIX secolo come sfida ai dominatori turchi, che proibivano ogni manifestazione carnevalesca.

Farunumita Karnavalo

En la greka urbo *Galaxidi* (ducent kilometrojn de Ateno) dum Karnavalo, oni ne ĵetas bonbonojn sed koloran farunon: dum la tuta festperiodo oni povas rigardi veran "batalon" en kiu neniu estas indulgata, eĉ pasantoj aŭ senkonsciaj turistoj; la monumentoj, feliĉe, estas kovritaj per protekta plasto.
La kutimo eble naskiĝis en la frua XIX jc. kiel defio al la turkaj regantoj, kiu malpermesis ajnan karnavalan okazaĵon.

Papa volante

Nel gennaio del 1964 per la prima volta un pontefice viaggiava in aereo: era Paolo VI che si recava a Gerusalemme

per incontrare il patriarca ortodosso *Atenagora*, con lo scopo di sigillare la "dichiarazione di riconciliazione". Questo fu un evento storico di grande rilevanza, era infatti il primo incontro tra il capo della Chiesa cattolica e il capo della Chiesa ortodossa dopo il Grande Scisma del 1054.

Fluganta Papo

En januaro de 1964 por la unua fojo papo vojaĝis aviadile: estis Paŭlo VI, kiu venis Jerusalemon renkonte al la ortodoksa Patriarko *Athenagoras*, por sigeli la "deklaracion de repaciĝo". Tio estis historia okazaĵo de granda graveco, ĝi estis fakte la unua renkontiĝo inter la kapo de la Katolika Eklezio kaj la kapo de la Ortodoksa Eklezio post la Granda Skismo de 1054.

Passamontagna

Il "passamontagna", utilizzato dagli alpinisti per ripararsi dal freddo, nacque come oggetto di equipaggiamento militare. Fu indossato, infatti, la prima volta, dai soldati inglesi durante la guerra di Crimea (1853-1856). In inglese è chiamato tuttora *Balaklava*, dal nome della località che vide il suo impiego per la prima volta.

Frostokufo

La "skimasko", uzata de montaranoj por protekto kontraŭ frosto, naskiĝis kiel objekto de milita tekniko. Ĝi estis surmetita, fakte, la unuan fojon, de la britaj soldatoj dum la Krimea Milito (1853-1856). En la angla oni nomas ĝin ankoraŭ *Balaklava*, de la loknomo kiu vidis ĝian uzon por la unua fojo.

Creazione di parole

Oggi, spesso, per indicare un mezzo di trasporto capace di volare utilizziamo il termine "Velivolo", ma pochi sanno che a coniare questa parola fu lo scrittore Gabriele D'Annunzio (1863-1938). Fu lui anche a stabilire che la parola "automobile" (in italiano) fosse di genere femminile e a definire il nome di "tramezzino" per il comune "panino imbottito". Si deve attribuire a D'Annunzio anche il nome proprio "Ornella", creato dal poeta per uno dei personaggi della sua tragedia: "*La figlia di Jorio*".

Vortkreado

Hodiaŭ, ofte, por indiki transportilon kapabla flugi ni uzas la terminon "aviadilon", sed malmultaj scias, ke forĝis tiun vorton la verkisto Gabriele D'Annunzio (1863-1938). Li ankaŭ decidis ke la vorto "aŭto" (en la itala) estas ingenra kaj li difinis la nomon "tramezzino" por la komuna "sandviĉo". Oni alskribuu al D'Annunzio ankaŭ la propran nomon "Ornella", kreita de la poeto por unu el la personoj de lia tragedio: "*La filino de Jorjo*".

Santo dei giornalisti

San Francesco di Sales (1567-1622) impegnò la sua vita nella diffusione del Vangelo, usando anche dei "Manifesti" che infilava sotto gli usci delle case o affiggeva ai muri. Per questo, il 26 gennaio del 1923, papa Pio XI proclamò il santo francese "Patrono dei giornalisti" e di "tutti quei cattolici che, con la pubblicazione o di giornali o di altri scritti illustrano, promuovono e difendono la cristiana dottrina".

Sanktulo de Ĵurnalistoj

Sankta Francisko de Sales (1567-1622), dum sia vivo, disvastigi la Evangelion, eĉ uzante "afiŝoj"-n, kiujn li glitigis sub la pordoj de la domoj, aŭ alfiksis surmure. Pro tio, la 26-an de Jan. 1923,

Papo Pio XI proklamis la francan sanktulon "patrono de ĵurnalistoj" kaj de "ĉiuj katolikoj, kiuj, per publikigado, aŭ de ĵurnaloj aŭ de aliaj skribaĵoj ilustris, promociis kaj defendis la kristanan doktrinon."

Ispirazione artistica

In Francia la società *Cedic-Nathan* offre ai giovani scrittori un programma informatico destinato a sopperire alla loro mancanza di stile e di immaginazione, producendo automaticamente testi "*à la manière de*". Così tutti possono scrivere secondo le preferenze personali - come Flaubert, Hugo, Montaigne o Proust.

Arta inspiro

En Francio *Cedic-Nathan* Societo ofertas al junaj verkistoj informadikan programon kiu celas fronti iliajn stilajn kaj imagajn mankojn, produktante aŭtomate tekstojn "*laŭmaniere de*". Tiel ĉiuj povas verki laŭ personaj preferoj - kiel Flaubert, Hugo, Montaigne aŭ Proust.

Plagio

"*La Beatrice di Tenda*" di Vincenzo Bellini e la "*Parisina*" di Gaetano Donizetti hanno un motivo musicale in comune. Quello di Bellini è nel famoso "quintetto", quello di Donizetti nella apostrofe finale. Quando i due compositori si incontrarono, si diedero scherzosamente l'un l'altro del plagiario. Ma il plagiato era in effetti Carl Maria von Weber a un'opera del quale i due musicisti italiani avevano attinto (come riconobbe in seguito Donizetti).

Plagiato

"*La Beatrice di Tenda*" de Vincenzo Bellini kaj la "*Parisina*" de Gaetano Donizetti enhavas komunan muzikan melodion. Tiu de Bellini estas en la fama "quinteto", tiu de Donizetti en la fina apostrofo. Kiam la du komponistoj renkontiĝis, ili ŝerce reciproke akuzis unu la alian pro plagiato. Sed vere la plagiatita estis Carl Maria von Weber el ties opero la italaj muzikistoj elĉerpis (kiel poste rekonis Donizetti).

Psichiatria

La cosiddetta "*Sindrome di Stendhal*" è un perturbamento psichico, come un mancamento, che si può provare davanti a un'opera d'arte. Prende il nome dallo scrittore francese che, secondo alcuni esperti, ebbe questa vertiginosa emozione visitando, nel gennaio del 1817, la chiesa di *Santa Croce* a Firenze.

Psikiatrio

La tielnomita "*Stendhal-sindromo*" estas psika tumulto, simila al kapturniĝo, kiun oni povas sperti antaŭ arta verko. Ĝi nomiĝas tiel de la franca verkisto, kiu, laŭ iuj fakuloj, havis ĉi tiun vertiĝeman emocion vizitante en januaro 1817 la preĝejon *Santa Croce* en Florenco.

Bella trovata

Le prime lenti a contatto vennero realizzate nel 1887 dall'ottico di Zurigo Eugen Frick.

Bela eltrovo

La unuaj kontaktolensoj estis faritaj en 1887 de la Zurika optikisto Eugen Frick. □ *(RoBo)*

Reage al la pasinta "ITALA FERVOJISTO - Informa Bulteno", alvenis ĝentilaj gratuloj:

- La Redakcio varme dankas al la multaj, kiuj legis kaj esprimis aprecon pri nia Bultenon.
Tiuj vortoj estas kuraĝigaj kaj subtenigaj. Sugestoj kaj kontribuoj per artikoloj kaj rimedoj estos kore bonvenaj. □

H u m u r a ĵ o j

Statisticamente

Conferenziere: - L'alcol distruggerà la nostra popolazione. Le statistiche provano che il 50% dei crimimi avvengono sotto gli effetti dell'alcol.
Una voce dal pubblico: - E se proibite l'alcol, allora, statisticamente, il 100% dei crimini sarà opera di astemi.

Statistike

Preleganto: - La alkoholo pereigos nian popolon. Statistikoj pruvas, ke 50% el ĉiuj krimfaroj okazas sub influo de alkoholaĵoj.
Voĉo el la publiko: - Kaj se vi malpermesos alkoholon, tiam, statistike, 100% el ĉiuj krimoj estos faroj de abstinuloj.

Contadini

La moglie di un contadino dice al marito di ritorno dalla città: - Stamattina è venuto un commerciante per acquistare un asino.
- E tu cosa gli hai detto?
- Di venire domani perché non c'eri.

Kamparanoj

Kamparana edzino diras al edzo revenanta el urbo: - Ĉi-matene venis komercisto por aĉeti azenon.
- Kaj vi, kion vi diris al li?
- Ke li revenu morgaŭ ĉar vi ne ĉeestis.

Non dire …

- Irene mi ha detto che tu le hai detto quello che io ti dissi di non dirle.
- Oh, io le ho detto che lei non doveva dirti ciò che io lo avevo detto.
- Lei mi ha anche detto che io non ti dicessi che lei me lo aveva detto.

Ne diru …

- Ireno diris al mi, ke vi diris al ŝi tion, pri kio mi diris al vi, ke vi ne diru al ŝi.
- Ho, mi ja diris al ŝi, ke ŝi ne diru al vi, ke mi diris tion al ŝi.
- Ŝi diris al mi ankaŭ, ke mi ne diru al vi, ke ŝi tion diris al mi.

Educazione al risparmio

- Giovanni, so che tua nonna ti ha dato dei soldi per il tuo compleanno, ma non voglio che siano spesi. Come mi piace sempre dire: - Il denaro risparmiato è denaro guadagnato.
- Davvero? Beh, come mi piace sempre dire: - Il denaro risparmiato è il denaro con cui avrei potuto comprare qualcosa di buono.

Eduko al ŝparemo

- Joĉjo, mi scias ke via avino donacis al vi monon je via naskiĝtago, sed mi ne volas ke vi elspezu ĝin. Kiel mi ĉiam ŝatas diri: "Mono ŝparita estas mono gajnita".
- Ĉu vere? Nu, kiel mi ĉiam ŝatas diri: - Mono ŝparita estas mono per kiu mi povintus aĉeti ion bonan.

Conoscenti

- Buon giorno, Rudolf.
- Buon giorno, Adolph.
- Ma io non sono Adolph.
- E io non sono Rudolf.

Konatuloj

- Bonan tagon, Rodolfo.
- Bonan tagon, Adolfo.
- Sed mi ne estas Adolfo.
- Kaj mi ne estas Rodolfo.

In ritardo

Una signora attempata va nello studio di un pittore:
- Maestro, ho sentito dire che siete alla ricerca di una modella per un quadro di Venere. Mi propongo. Sono in ritardo?
- Sì, almeno di venti anni.

Malfrue

Maljuna fraŭlino iras al ateliero de pentristo:

- Majstro, mi aŭdis ke vi serĉas modelulinon por via pentraĵo pri Venuso. Mi proponas min. Ĉu mi venas tro malfrue?
- Jes, almenaŭ dudek jarojn.

Definizioni

- Cos'è un ceffone?
- … ?
- Una carezza velocissima.
- Cos'è una sveglia?
- … ?
- Il primo "fastidio" della giornata.

Difinoj

- Kio estas vangofrapo?
- … ?
- Kareso fulmorapida.
- Kio estas vekhorloĝo?
- … ?
- La unua "ĝeno" de la tago.

Sogni

Parlando con un amico, uno dice: - Mia moglie tutte le notti sogna di incontrare un miliardario ...

E l'altro: - Sei ancora fortunato. Mia moglie fa lo stesso sogno, ma di giorno.

Sonĝoj

Babilante kun amiko, unu diras: - Mia edzino ĉiunokte sonĝas renkonti miliardulon ...

Kaj la alia: - Vi ankoraŭ bonŝancas. Mia edzino tutsame sonĝas, sed dumtage.

Due amici al bar

- Ti piacerebbe fare sesso a tre?
- Certo, sarebbe il mio sogno.
- Beh allora corri a casa, forse sei ancora in tempo.

Du amikoj ĉe la trinkejo

- Ĉu vi ŝatus tripersonan geedzan situacion?
- Certe, tio estus mia revo.
- Nu, rapidu hejmen, eble vi ankoraŭ ĝustatempas.

Pesca

- Perché porti sempre tua moglie con te quando vai a pescare? - chiede un tale all'amico.
- Beh, è più facile che riuscire a dirle: "Arrivederci" ...

Fiŝkaptado

Unu demandas: - Kial vi ĉiam portas vian edzinon kun vi kiam vi iras fiŝkaptadi?

- Nu, tio estas pli facila ol diri a ŝi: "Ĝis revido" ...

Permute

- Ieri ho preso un gatto per mia moglie.
- Mi dici dove fanno queste permute?

Interŝanĝoj

- Hieraŭ mi prenis katon por mia edzino.
- Diru al mi kie do eblas tiuj interŝanĝoj?

Domande fra amici

- Alfonso, ti piacciono le donne con i seni che cascano sulla pancia?



Laŭ mi, se anstataŭ "korajn salutojn" ni skribus "fajrajn kisojn", certe multe pli facile oni aranĝus la negocon!

- No di certo. - risponde questi, stupito.
- E le donne che hanno le gambe flaccide come camere d'aria sgonfie?
- No ...
- E le donne che hanno la pelle secca e ruvida che sembra una grattugia?
- Neanche ...
- E allora perchè fai il filo a mia moglie?

Demandoj inter amikoj

- Alfonso, ĉu vi ŝatas virinojn kun mamoj pendantaj sur la stomako?
- Kompreneble ne. - rispondas ĉi tiu, mirigita.
- Kaj virinojn kun molaĉaj kruroj kiel malŝvelaj internaj aertuboj?
- Ne ...
- Kaj virinojn kiuj havas sekan, malglatan haŭton, kiu aspektas kiel fromaĝraspilo?
- Ja ne ...
- Do, kial vi provas delogi mian edzinon?

Tre amici settantenni ai giardinetti.

- Allora, come va ragazzi?
- Eh, come volete che vada, ormai siamo dei vecchietti, questa è la verità... L'altro giorno avevo preso uno scatolone pesantissimo in mano ed ho dovuto chiamare mia moglie ad aiutarmi perché mi stava per cadere ... Le braccia, ragazzi, non ho più forza nelle braccia.
- Ma figurati - fa un altro - io ho trovato un ragazzotto che mi stava scassinando l'auto e appena ho iniziato ad inseguirlo sono caduto per terra ... Le gambe, amici, non ho più le mie vecchie gambe.
- E tu Pietro?
- Zitti Zitti, non mi fate parlare ... L'altro giorno in casa ho visto la badante sulla scala, l'ho tirata giù e le sono saltato addosso. Appena ho iniziato a sbottonarmi mi fa: - Ma signor Pietro, oggi è già la terza volta … La memoria ragazzi, ho completamente perso la memoria.

Tri amikoj sepdekjaraĝaj en publika ĝardeno.

- Do, kiel vi, uloj?
- Ho, kiel vi volas, ke ĝi iras, nun ni estas maljunuloj, ja estas la vero ... La alia tago mi prenis pezan skatolon kaj mi devis alvoki mian edzinon helpi min ĉar ĝi estus falonta ... La brakoj, knaboj, mi ne plu havas forton ĉe la brakoj.
- Sed imagu - diras alia - mi trovis knabon perfortanta mian aŭton kaj kiam mi komencis postkuri lin mi falis al la plankon ... La kruroj, amikoj, mi ne plu havas miajn bonajn krurojn.
- Kaj vi Petro?
- Ho, ne paroligu min ... La alian tagon en la domo mi vidis mian prizorgantino sur ŝtuparo, mi tiris ŝin malsupren kaj saltis sur ŝin. Kiam mi komencis malbutoni min ŝi diris: - Sed s-ro Petro, hodiaŭ jam estas la tria fojo … La memoron, knaboj, mi tute perdis mian memoron.

Fra amiche prima uscire

- Scusa, secondo te è troppo scollato questo vestito?
- No, ti si vedono solo i peli del petto.
- Ma io non ho peli sul petto.
- Allora forse è troppo scollato.

Inter amikinoj antaŭ eliro

- Ĉu laŭ vi, ĉi robo estas tro dekoltita?
- Ne, oni nur vidas viajn brustajn harojn.
- Sed mi ne havas harojn ĉe la brusto.
- Tiam, eble, ĝi estas tro dekoltita.

Qualcosa nell'occhio

- Tre giorni fa un granello di sabbia è entrato nell'occhio di mia moglie e ho pagato 300 € dal dottore.

- Questo è niente. Due giorni fa una pelliccia è entrata negli occhi di mia moglie e io ho pagato 10.000 €.

Io en la okulo

- Antaŭ tri tagoj sablero falis en okulon de mia edzino kaj mi pagis 300 € ĉe kuracisto.
- Tio estas nenio. Antaŭ du tagoj pelto falis en la okulojn de mia edzino kaj mi pagis 10.000 €.

Due amici al bar

- Che cosa vorresti tu dalla vita?
- Ah, solo una donna che mi amasse, mi stimasse e mi capisse ...
- Hai veramente un animo nobile - dice l'amico, quasi rimpiangendo di non avere analoghi sentimenti.
- Sì, ma mi chiedo se troverò mai una milionaria con queste qualità.

Du amikoj ĉe la trinkejo

- Kion vi dezirus en la vivo?
- Ha, nur virino kiu amus min, estimus min kaj ke komprenus min ...
- Vi havas vere nobla animo - diras la amiko, preskaŭ bedaŭrante ne havi samtipajn sentojn.
- Jes, sed mi dubas trovi milionulinon kun tiuj kvalitoj.

Tra amici

Uno demandas: - Scusa, era tua moglie quella bella signora bionda che ho visto con te ieri al cinema?
- Sì, ma tu non dirglielo ...

Inter amikoj

Unu demandas: - Pardonu, ĉu estis via edzino la bela, blonda sinjorino, kiun mi vidis kun vi hieraŭ ĉe la kinejo?
- Jes, sed ne diru tion al ŝi ...

Fra amici

- Il mio più grande desiderio è quello di guadagnare veramente la somma che



Ĝi estas ekipita eĉ per banka giĉeto, por pagi la popartojn...

mia moglie vuole far credere ai nostri vicini che io guadagno.

Inter amikoj

- Mia plej granda deziro estas vere gajni la monkvanton, kiun mia edzino volas kredigi al niaj najbaroj.

Fra amiche

- Come hai conosciuto tuo marito?
- Con un annuncio matrimoniale su Internet pagando 5 €.
- Ah, capisco: cosa si può pretendere con 5 € …

Inter amikinoj

- Kiel vi interkonatiĝis kun via edzo?
- Danke al geedziĝanonco en Interreto pagante 5 €.
- Ha, mi komprenas: kion oni povas pretendi kontraŭ 5 € ...

Tra amici avviati alla calvizie

- Caro amico, siamo nei guai. Sembra che niente mi faccia perdere i capelli quanto i dispiaceri, e niente ci fa dispiacere quanto la caduta dei capelli ...

Inter amikoj kun komenca kalveco

- Kara amiko, ni mizeras. Ŝajnas ke nenio perdigas al mi harojn pli ol ĉagrenoj, kaj nenio pli suferigas nin ol kalviĝi … □

(RoBo)

Pruvèrbi bulgnîṡ
Proverboj bolonjaj

L amåur par la sô tèra l é cunpâgna quall par la mamà: etêren.
La amo al sia patrujo estas kiel tiu al la patrino: eterna.

L amåur, fén ch'al dûra, an cgnoss miṡûra.
La amo, ĝis ĝi daŭras, ne havas limojn.

L é cunpâgna invidèr un anadrén al maṡnadûr.
Estas kiel inviti anasidon al macerkuvo.

L é inóttil stufilèr quand i bû i n an briṡa said.
Ne efikas fajfi kiam la bovoj ne soifas.

L é méi al vén fés che l'âcua cèra.
Pli bone korpohava vino ol klara akvo.

L é méi avair in bisâca un pizån che d cô d un âlber un pavån.
Pli bone kolombo enpoŝe ol pavo surarbe.

L é méi avér al brâg ròtt int al cul che al cul ròtt int al brâg. (detto ferrarese)
Pli bone havi pantalonojn difektitajn postaĵe ol postaĵo difektita en pantalonoj.(ferara diro)

L é méi landrèr che stiupèr.
Pli bone fetori ol krevi.

L é méi pluchèr un òs che un ciôd d'acâcia.
Pli bone suĉi osto ol robinia dorno.

L é méi un becafîg che una curnàcia.
Pli bone oriolo ol korniko.

L é méi un bèl taṡair che un mèl parlèr.
Pli bone bela silento ol malbona parolo.

L é méi un fringuèl in man, che un tåurd in frâsca.
Pli bone fringelo enmane ol turdo enarbare.

L é méi un maré brótt che un amîg sgnåur dal tótt.
Pli bone malbela edzo ol amiko tute senjora.

L é méi un tòc che un tâc.
Pli bone meleagro ol kalkanumo.

L é méi una zivålla in libartè, che con sudiziån una grustè.
Pli bone cepo en libero ol krustokuko en timego. □

Proverbi regionali
Proverboj regionaj

Chi spera nel lotto, se è vestito si ritrova nudo.
Kiu esperas en la lotludo, se li estas vestita baldaŭ estos nuda. Lombardio

Chi spera nel monaco, spera di raccogliere il vento nella rete.
Kiu fidas pri monaĥo, tiu esperas amasigi venton en reton. Sicilio

Chi sputa in cielo gli ricade in bocca.
Kiu kraĉas ĉielen, tio revenas al la buŝo. Abruzio

Chi sta in mare naviga, chi sta a terra giudica.
Kiu estas sur maro navigas, kiu estas sur tero juĝas. Ligurio

Chi sta lontano o è morto o ha sempre torto.
Kiu malproksimas, tiu aŭ mortis aŭ ĉiam malpravas. Kampanio

Chi studia mangia galline e chi non studia mangia lupini.
Kiu lernas manĝas kokinojn kaj kiu ne lernas manĝas lupinojn. Apulio

Chi ti sta in casa o t'incorna o ti scorna.
Kiu loĝas kun vi aŭ vin kokras aŭ vin konsternigas. Kalabrio

Chi ti vede impiccato viene a tirarti i piedi.
Kiu vidas vin pendumanta alvenas por tiri viajn piedojn. Apulio

Chi troppo parla è facile che sgarra.
Kiu tro parolas, tiu facile eraras. Kampanio

Chi un mestiere non vuole imparare o sbirro o frate si deve fare.
Kiu ne volas metion lerni, iĝu aŭ sbiro aŭ monaĥo. Abruzio

Chi va a donne e non ha pratica, si allunga di gambe e sfina di viso.
Kiu sen esperte seksumas kun virinoj, tiu krure longiĝas kaj vizaĝe maldikiĝas. Markio

Chi va a letto con i bambini, la mattina si alza pisciato.
Kiu enlitiĝas kun infanoj, matene leviĝas pisbanita. Sicilio □

Aforismi sulle lingue
Aforismoj pri lingvoj

Insegnare l'inglese a milioni di persone è renderli schiavi.
Instrui la angla al milionoj da homoj estas sklavigi ilin. Ghandi, M.K.

L'esperanto è la sola lingua viva sovrannazionale della nostra epoca.
Esperanto estas la sola supernacia vivanta lingvo de nia epoko. Giovanni XXIII

Nel nostro incontro non ci sono nazioni forti o deboli, privilegiate o sfavorite, nessuno viene umiliato, nessuno viene molestato, tutti noi sosteniamo l'altro su un fondamento neutro, abbiamo tutti gli stessi diritti, tutti noi ci sentiremo membri della stessa nazione, come membri di una stessa famiglia e, per la prima volta nella storia della razza umana, noi - membri dei diversi popoli - stiamo uno accanto l'altro non come stranieri, non come concorrenti, ma come fratelli che non fanno violenza con la loro lingua, ma che si capiscono l'un l'altro, con fiducia, rispettosamente, e ci stringiamo le mani, senza ipocrisie da stranieri, ma sinceramente come persone. Consideriamo pienamente l'importanza di questo giorno, perché oggi tra le mura di Boulogne-sur-Mer non sono convenuti francesi con inglesi, russi con polacchi, ma uomini con uomini.
En nia kunveno ne ekzistas nacioj fortaj kaj malfortaj, privilegiitaj kaj senprivilegiitaj, neniu estas humiligita, neniu sin ĝenas, ni ĉiuj subtenas la alian sur neŭtrala fundamento, ni ĉiuj havas la samajn rajtojn, ni ĉiuj sentas nin kiel membroj de la sama nacio, kiel membroj de la sama familio, kaj la unuan fojon en la historio de la homaro, ni - la anoj de malsamaj gentoj - estas unu apud la alia ne kiel fremduloj, ne kiel konkurantoj, sed kiel fratoj, kiuj ne altrudante ilian lingvon, komprenas unu alian, fideme, respekteme, kaj ni premas niajn manojn ne hipokrite kiel fremduloj, sed sincere, kiel homoj. Ni konsciu bone la tutan gravecon de la hodiaŭa tago, ĉar hodiaŭ inter la gastamaj muroj de Bulonjo-sur-Maro kunvenis ne francoj kun britoj, ne rusoj kun poloj, sed homoj kun homoj. Ludoviko Lazaro Zamenhof

---

L'esperanto è il veicolo più rapido e sicuro di civiltà.
Esperanto estas la plej sekura kaj rapida rimedo de civilizacio. Jules Verne

---

Sei anni fa ho ricevuto una grammatica, un vocabolario, e articoli scritti nella lingua Esperanto. Dopo non più di due ore di studio sono stato in grado, se non di scrivere la lingua, in ogni caso di leggere liberamente .... Ho spesso notato come gli uomini sono indotti a rapporti ostili semplicemente a causa dell'ostacolo materiale di una incomprensione reciproca. L'apprendimento e la diffusione dell'Esperanto è quindi senza dubbio un movimento cristiano, che contribuisce a creare il Regno di Dio, che è il principale e unico scopo della vita umana.
Antaŭ ses jaroj mi ricevis esperantan gramatikon, vortaron kaj artikolojn skribitajn en tiu lingvo. Post ne pli ol du horoj da lernado mi povis, se ne skribi la lingvon, almenaŭ legi ĝin libere .... Mi ofte notis kiel la homoj inklinas al neamikaj rilatoj nur pro la materiala malhelpo de reciproka kompreno. La lernado kaj disvastigado de Esperanto estas do sendube kristana movado, kiu helpas krei la Regnon de Dio, kio estas la ĉefa kaj sola celo de la homa vivo. Lev Tolstoj. □ *(RoBo)*

GIOCO DI PAROLE = *VORTLUDO* - 40

Chiave = *Slosîlo* (4, 7, 2, 3, 5): Saggio consiglio -*Saĝa konsilo*.

Z	E	L	O	T	A	R	T	S	I	G	A	M	O
A	E	N	R	R	A	B	E	T	S	R	A	R	T
M	O	U	T	O	T	N	R	U	O	N	K	A	A
B	D	S	D	E	T	E	N	U	O	I	B	O	R
E	N	O	F	N	V	N	M	O	K	A	Ĵ	J	K
Z	O	T	R	A	K	E	E	I	K	A	O	O	O
O	O	T	O	A	G	R	R	V	R	C	R	C	R
N	R	N	N	B	O	O	E	I	E	E	D	A	U
U	E	E	O	E	O	N	T	D	V	N	P	M	B
L	L	R	M	I	D	N	R	O	A	L	U	A	M
O	A	V	O	O	E	U	T	O	J	N	A	O	E
B	I	N	R	D	S	S	T	O	U	T	T	M	L
I	K	L	A	B	E	O	E	S	N	O	B	O	A
O	O	F	A	R	G	O	T	A	M	E	N	I	K

Cerca e riquadra ogni parola nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Quelle restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Iuj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restintaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.

ABSURDECO, AKNO, AVERTI, BARAKURBA, BEZONULO, BONO, BONTONE, BUROKRATO, DETENU, EKARTO, ENUO, ESEA, EVENTO, FADENTIRAĴO, FAGOTOJ, FONE, IOMO, KALEMBURO, KANELO, KINEMATOGRAFO, KLABE, KOKRI, KREDANTO, LAIKO, LAMA, LANA, LOBIO, MACO, MAGISTRATO, MANO, MOKA, ONDO, PERIMETRO, RABE, RESTO, RODEO, SEN, SNOBO, SOMERO, STUDENTO, SUNUMU, TABAKVENDO, TRA, TRUDE, ZAMBEZO, ZELOTA, ZONO

Soluzione dell'ultimo numero, 39° gioco - *Solvo de la lasta numero, 39-a vortludo*:
MALSATO GUSTIGAS MANĜON

Kolofon

ITALA FERVOJISTO
IL FERROVIERE ITALIANO

Informa Bulteno *de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio). Dulingva redakto (itale-esperante).*

Bollettino di informazione dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti (IFEA), membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF). Redazione bilingue (italiano e Esperanto).

Adresoj/Redaktejo:

- ***Romano Bolognesi***:
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna
✆ ++39 051 547247.
💻 <bolognesiromano@alice.it>

- ***Vito Tornillo***:
✉ Via Salvo D'Acquisto 9/5, IT-40050 Monte S. Pietro BO,
💻 <vitorni@virgilio.it>.

Lingva kontrolado: Gianfranco Tomba
Lanfranco Bonora
Senpage al la membroj / Gratis ai membri
Memprintita / Stampato in proprio
Kvarmonata - neregula / Quadrimestrale - non regolare.

I.F.E.A.: H.Prezidanto/Redaktoro: Romano Bolognesi - Sekretario: Vito Tornillo - Kasisto: Gianfranco Tomba - Kunredaktoro/Komitatano/Fakkomisionano: Vito Tornillo - Revizoroj: Renzo Battistella, Lanfranco Bonora, Serio Boschin - Arbitraciantoj: Gino Corso, Emanuele Franchi, Elisa Gualandi.

I.F.E.A.-BankKonto ĉe: Vito Tornillo c/o Banca INTESA Zola Predosa (BO)
IBAN IT 31 U 03069 37133 100000001497
uea-konto: robo-r
Apermonatoj: apr., aŭg., dec. (laŭeble)
Redaktofinoj: 20/03, 20/07, 20/11.
www.dlfbo/esperanto.it - www.ifef.net

Leggere l'Esperanto

L'Esperanto è una lingua molto precisa, armoniosa e chiara, con un sistema fonetico semplice ed esatto.

Ecco qui ***tutte*** le poche regole al riguardo.

☆ Le vocali sono cinque: **a e i o u**

☆ In tutto l' **a l f a b e t o** è formato da 28 lettere:

a, b, c, ĉ, d, e, f, g, ĝ, h, ĥ, i, j, ĵ,
k, l, m, n, o, p, r, s, ŝ, t, u, ŭ, v, z

☆ **L'Esperanto si pronuncia come si scrive** e **si scrive come si pronuncia** (sempre, in ogni situazione).

☆ **Ogni lettera ha un suono, ad ogni suono corrisponde una lettera** (un singolo suono per ogni segno grafico).

☆ **Le lettere si pronunciano come in italiano** (quasi tutte, tranne le poche degli esempi, facili e conosciute).

☆ **L'accento tonico cade sulla penultima vocale** (sempre, negli esempi è quella sottolineata).

c	**sorda, come la *z* di *palazzo* (palaco)**
ĉ	**palatale, come la *c* di *felice* (feliĉa)**
g	**gutturale, come *gh* di *ghisa* (giso) o *g* di *gas* (gaso)**
ĝ	**palatale, come la *g* di *villaggio* (vilaĝo)**
h	**aspirata leggera (herbo); (pronunciarla sempre!)**
ĥ	**aspirata forte (ĥolero), come *ch* nel tedesco (*bach*)**
ĵ	**sibilante, come *sg* di *disgelo*; meglio la *j* francese (*jour*)**
k	**gutturale, come *ch* di *chilo* (kilo) o *c* di *cassa* (kaso)**
s	**sorda, come la *s* di *sale* (salo)**
ŝ	**sibilante, come il gruppo *sc* di *sceriffo* (ŝerifo)**
z	**sonora, come la *s* di *musica* (muziko)**
j - ŭ	**sono considerate consonanti e suonano come *i* e *u* brevi nelle parole italiane *gaio* (gaja) e *feudo* (feŭdo)**

Ni semas kaj semas, konstante



La reloj kunligas la landojn, Esperanto la popolojn.
Le rotaie collegano i territori, l'Esperanto i popoli.